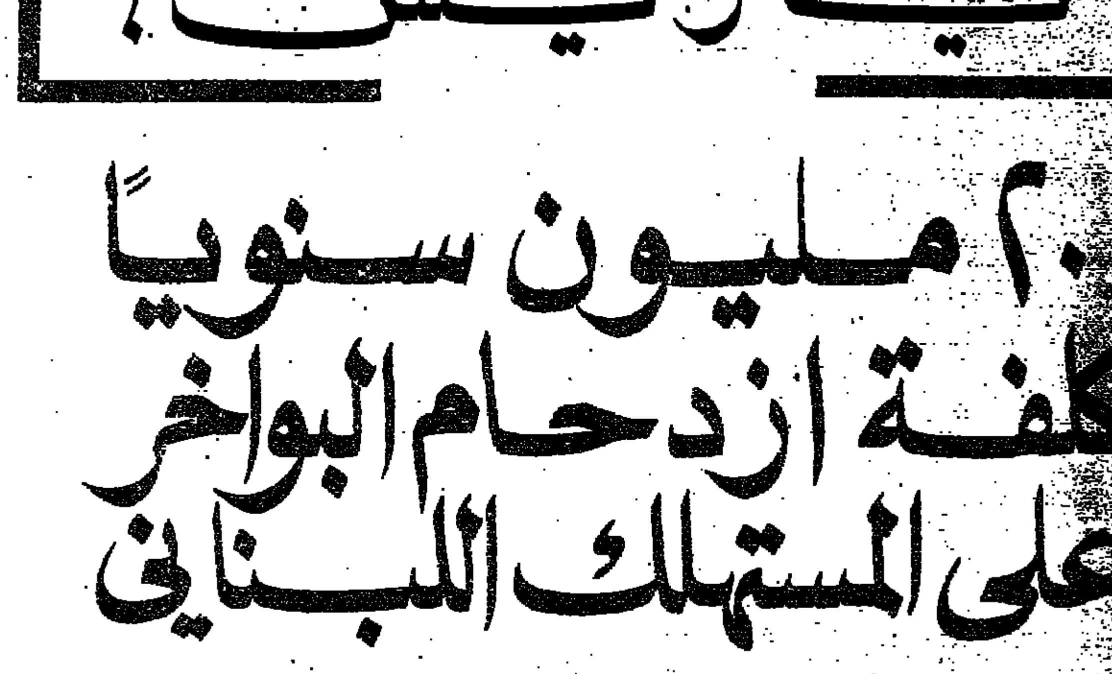
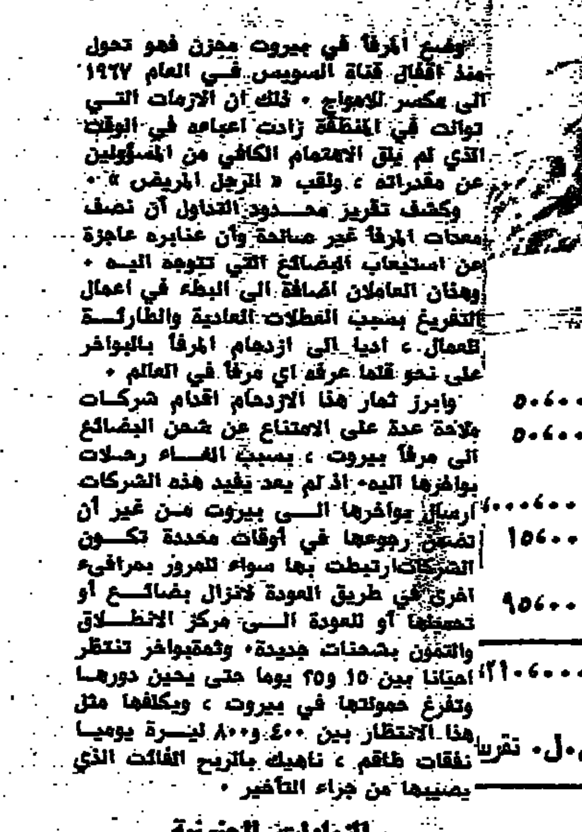
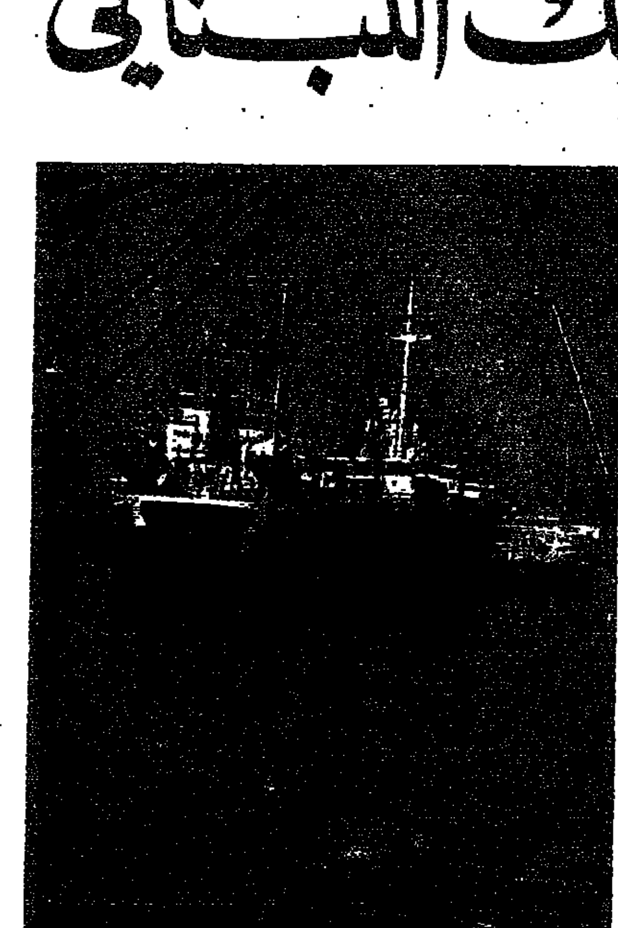
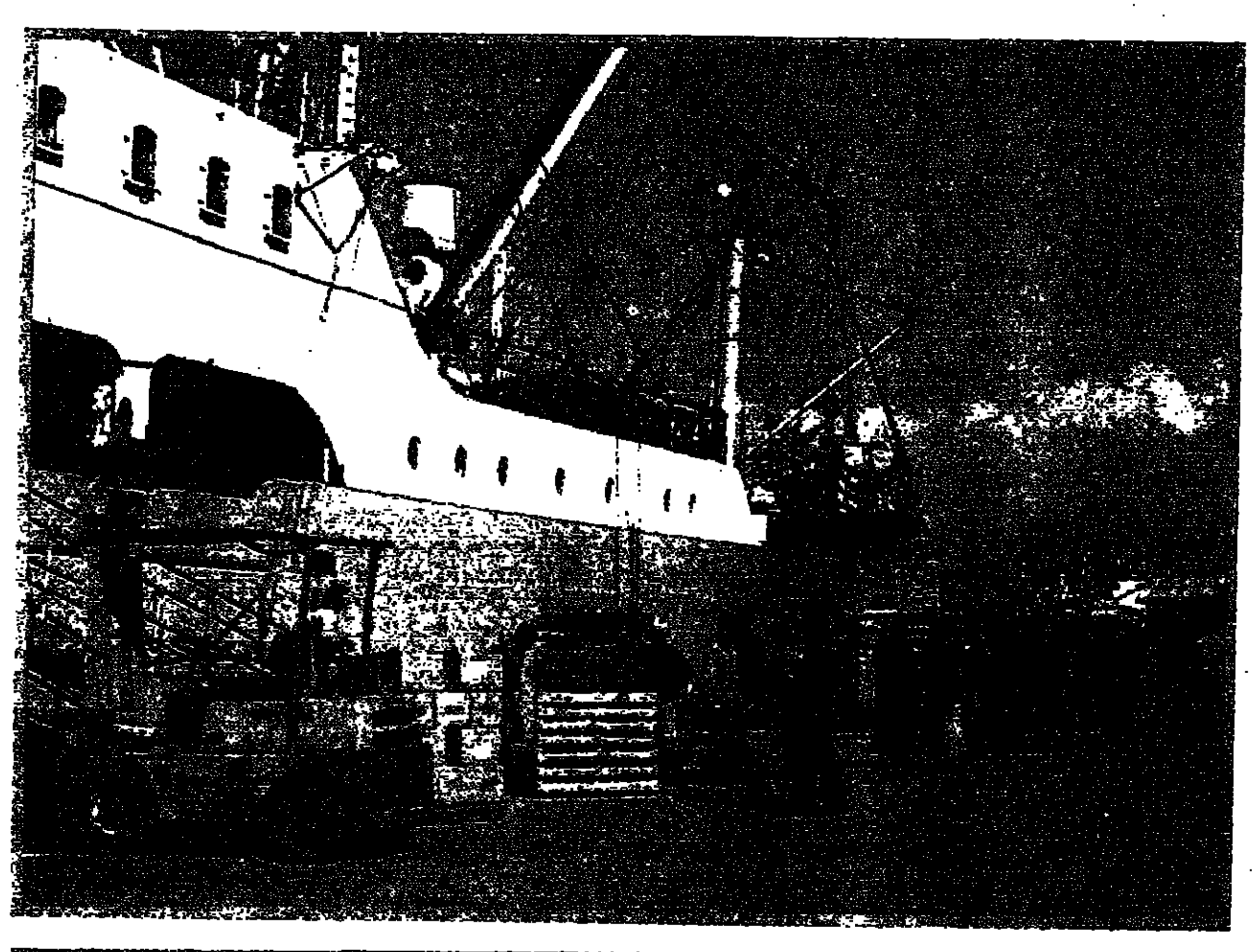


المرفأ مشلول يا ريس!

٢٠٠ مليون سنويا كلفة ازدحام البواخر على المستهلك اللبناني







وضع المرفأ في بيروت محزن فهو تحول منذ اقفال قناة السويس في العام ١٩٦٧ الى مكسر للامواج . ذلك ان الازمات التي توالت في المنطقة زادت اعباءه في الوقت الذي لم يلق الاهتمام الكافي من المسؤولين عن مقدراته ، ولقب « الرجل المريض » .

وكشف تقرير محدود التداول ان نصف معدات المرفأ غير صالحة وان عنابره عاجزة عن استيعاب البضائع التي تتوجه اليه . وهذان العاملان اضافة الى البطء في اعمال التفريغ بسبب العطلات العادية والطارئة للعمال ، اديا الى ازدحام المرفأ بالبواخر على نحو قلما عرفه اي مرفأ في العالم .

وابرز ثمار هذا الازدحام اقدام شركات ملاحة عدة على الامتناع عن شحن البضائع الى مرفأ بيروت ، بسبب الغاء رحلات بواخرها اليه . اذ لم يعد يفيد هذه الشركات ارسال بواخرها الى بيروت من غير ان تضمن رجوعها في اوقات محددة تكون الشركات ارتبطت بها سواء للمرور بمرافىء اخرى في طريق العودة لانزال بضائع او تحميلها او للعودة الى مركز الانطلاق والتمون بشحنات جديدة . وثمة بواخر تنتظر احيانا بين ١٥ و٢٥ يوما حتى يحين دورها وتفرغ حمولتها في بيروت ، ويكلفها مثل هذا الانتظار بين ٤٠٠ و٨٠٠ ليرة يوميا نفقات طاقم ، ناهيك بالربح الفائت الذي يضنيها من جراء التأخير .

الزيادات الجنونية

وكبديل من الغاء الرحلات عمدت شركات ملاحة اخرى – من خلال تنسيق في ما بينها في اطار « مؤتمرات » خاصة – الى زيادة تعريفات الشحن الى بيروت وجعلت نسب هذه الزيادة متحركة تبعا لتطور الاوضاع في المنطقة والمرفأ معا . وقدر مجموع هذه الزيادة بنحو ٨٠ مليون ليرة سنويا يضيفها التجار الى اكلاف البضائع التي يستوردون، فتصبح في ظل الارتفاع الجنوني للاسعار، قرابة ٢٠٠ مليون ليرة . وسجل احد الوكلاء البحريين في بيروت الزيادات الاتية: ١٠٠٪ على الازدحام ، ١٥ ٪ تأمين حرب (على رغم انتهاء الحرب) و٤٠ ٪ فارق ارتفاع اسعار النفط (الفيول أويل الذي زاد سعره ٥٠٠ ٪ بعد حرب تشرين الاول ١٩٧٣) . وهنالك زيادات بلغ مجموعها الى ١٥٠ ٪ .

وارجع هذا الوضع حركة المرفأ اكثر من ٥٠ عاما وشبهها احد العاملين في القطاع البحري في بيروت بما كانته المرافىء الاوروبية في العام ١٩٢٠ ، اي فوضى في الادارة وضيقا في المساحة وقلة في التجهيزات وبطءا في التحميل والتفريغ .

« حالة طوارىء » ؟

ماذا بقي للانقاذ ؟

انشاء الحوض الرابع ؟

قبل سنوات كان الحوض الرابع ضروريا اما اليوم فقد تجاوزته الاحداث وبات المرفأ في حاجة الى ثلاثة احواض : رابع وخامس وسادس ...

الا ان موضوع الاحواض ، وهو الاكثر الحاحا بالنسبة الى العاملين في قطاع النقل البحري ، غير ملح بالنسبة الى عدد من الخبراء . اذ يرى هؤلاء ان الازدحام ليس في ضيق الاحواض بل في ضيق النظر لدى المسؤولين عن المرفأ .

ما الحل اذا ؟

رئيس الغرفة الدولية للملاحة السيد موريس فرقدة يرى الحل في اعلان « حالة طوارىء » في المرفأ .

(صفحات خاصة بالوضع في المرفأ: ٤ و٥ و٧ و٩ و٤٢)

السوق النفطية تقطف ثمار مؤتمر واشنطن

على رغم أن مؤتمر واشنطن لم يحقق كامل اهدافه بسبب تصلب الفرنسيين ولم يتوصل الى ايجاد التنسيق التام بين مواقف الدول المستهلكة ، الا ان الاهداف الاتية والمباشرة ، التي كان يرمي الى تحقيقها، بدأت تثمر . وظهرت في سوق النفط الدولية في الاسابيع الثلاثة الاخيرة بوادر تراجع في اسعار صفقات بيع النفط الخام ، بعد حصول ارتفاع مفاجىء في كميات النفط المنفرد الواردة من نيجيريا وليبيا والخليج العربي . ويبدو أن هنالك تنسيقا غير مباشر بين المستهلكين وشركات النفط للاحجام عن شراء النفط الخام التي تبيعه الدول المنتجة باسعار تفوق حدودا معينة . وامتنع عدد من المشترين ، الذين كانوا يتهافتون على شراء النفط بالمزاد العلني، عن ابرام بعض العقود التي كانوا التزموا بها اثناء فورة اسعار النفط المحققة .

وتقول « البتروليوم انتلجنس ويكلي » ، وهي أوسع الصحف النفطية اطلاعا ، أن الصفقات التي تمت حديثا أدت الى هبوط ملحوظ ومفاجىء في اسعار النفط . وقد باعت نيجيريا كميات من نفطها الخام على اساس ١٥ دولارا للبرميل ، في حين عرضته في السابق على أساس ٢٢٫٦ دولارا . وباعت الجزائر من نفطها بسعر ١٤ دولارا بدلا من ١٦٫٢٥ دولارا . كذلك باعت ليبيا كميات بسعر ١٢ دولارا بعدما رفض اليابانيون دفع السعر السابق المطلوب والبالغ ٢٠ دولارا .

المؤشر: سيف الاسعار قطع نصف زيادة الأجور

٢٣٨٪ زادت الاسعار في ٦ سنوات في مقابل ٢٧٫٣٪ في ١٣ شهراً (١٩٧٣-١٩٧٤)

جنون الاسعار لم يهدأ في الشهر الماضي . والارقام الاخيرة ، التي اذاعتها مديرية الاحصاء المركزي ، جاءت تؤكد استمرار استفحال الاتجاه التصاعدي لحركة الاسعار . وخلال الشهر الاول من السنة الحالية ارتفع مؤشر الاسعار الرسمي بنسبة ٤٫٦ في المئة ، ووصل الى ١٣٢٫١ ، محطما كل الارقام السابقة . وما تزال الارتفاعات الفاحشة تتمركز في قطاع المواد الغذائية ، الذي يمثل بين ٤٠ و ٤٥ في المئة من اجمالي انفاق الاسرة ، اذ بلغ مؤشر السلع الغذائية ١٥٧٫٥ في كانون الثاني الماضي ، بزيادة ٥٫٨٧ في المئة في شهر واحد (الاساس يساوي ١٠٠ عام ١٩٦٦) .

والملفت هو ان مؤشر اسعار السلع الغذائية ارتفع من مئة عام ١٩٦٦ ، الى ١٢٣٫٨ عام ١٩٧٢ ، أي بنسبة ٢٣٫٨ في المئة خلال ٦ سنوات ، في حين انه ارتفع من ١٢٣٫٨ الى ١٥٧٫٦ في غضون ١٣ شهرا ، بين نهاية عام ١٩٧٢ والشهر الاول من السنة الحالية ، أي بنسبة ٢٧٫٣ في المئة . اذاً ارتفعت الاسعار خلال الـ ١٣ شهرا الاخيرة بنسبة تزيد على ارتفاعها خلال السنوات الست الماضية .

وخطورة هذه الارقام تتجلى ، ليس في كونها تعكس ارتفاع اسعار المواد الغذائية فحسب بل في كونها تؤكد ، في الوقت ذاته ، ارتفاع وتائر نمو هذه الاسعار ، أي ان المنحى الارتفاعي لاسعار المنتجات الغذائية آخذ في الاستفحال والخط البياني ، المعبر عن حركة تطورها ، اتخذ وجهة تصاعدية من الصعب لجمها في وقت قريب (انظر الى الرسم) .

والمشكلة هي ان الاسعار ، متى ارتفعت ، لا تعود الى مستوياتها السابقة ، الا في حالات استثنائية ، لان الاسعار في طبيعتها غير مرنة في اتجاه انخفاضي ، وكل ارتفاع في الاسعار يولد ، في شكل آلي ، ارتفاعا آخر وينتج عن ذلك تراكم في الارتفاعات ، ينسف التوازن المنشود بين الاهداف الاقتصادية والاهداف الاجتماعية ، ويعدل في شكل جذري نمط الاستهلاك المتبع .

وارتفاع الاسعار لم يقتصر على السلع الغذائية وحدها ، انما شمل مختلف القطاعات الاخرى . ويستدل من ارقام مديرية الاحصاء على ان مؤشر اسعار الملابس والبياض ارتفع في سنة واحدة ، بين كانون الثاني ١٩٧٣ وكانون الثاني ١٩٧٤ ، بنسبة ١٣٫١ في المئة . أما كلفة النقل ، التي لم ترتفع خلال ٦ سنوات (بين ١٩٦٦ و ١٩٧٢) الا بنسبة ٧٫٣ في المئة ، فانها سجلت ارتفاعا كبيرا قدره ١٣٫٦ في المئة في سنة واحدة بين الشهر الاول من ١٩٧٣ والشهر الاول من ١٩٧٤ .

وبالطبع يؤدي استمرار ارتفاع مؤشرات الاسعار الى عدم توازن نفقات المواطنين ومواردهم . والارتفاع الذي طرأ في كانون الثاني الماضي « اجهض » زيادة الاجور التي حصل عليها العمال والاجراء في بداية السنة الحالية . وبعدما تدهورت القوة الشرائية للعمال ولذوي الدخل المحدود ، خلال ٨ اشهر كاملة بين ايار وكانون الاول الماضي ، جاء قرار زيادة الاجور بنسبة ١٠ في المئة مبتورا ولا يعوض حقيقة الارتفاع الذي اصاب الاسعار كلها ، بما فيها كلفة التعليم والسكن والطبابة وغيرها .

لكن تدهور الاوضاع لم يتوقف عند هذا الحد . وجاء ارتفاع مؤشر الاسعار في كانون الثاني ١٩٧٤ يلغي ، في شهر واحد ، نحو نصف الزيادة التي اقرتها الدولة تحت ضغط الحركتين العمالية والشعبية . واذا استمرت الاسعار في معدلات ارتفاعها الراهنة فانها ستمحو زيادة العشرة في المئة في غضون شهرين او ثلاثة اشهر على الاكثر . والاخطر هو انه في حال استمرار هذا الارتفاع حتى نهاية السنة فان الغلاء سيقضي على ٥٠ او ٦٠ في المئة من القوة الشرائية لذوي الدخل المحدود .

ولبنان هو احد البلدان القليلة التي ارتفعت فيها الاسعار بنسبة تفوق نسبة ارتفاع الاجور . ففي فرنسا ، على سبيل المثال ، ارتفع مؤشر الاجور السنة الماضية بنسبة ١٤ في المئة في مقابل ٨ في المئة للاسعار . وفي المانيا الغربية بلغ ارتفاع الاجور ١٠ في المئة ومؤشر الاسعار ٧ في المئة . وفي اليابان ارتفعت الاجور ، في الفترة ذاتها ، بنسبة ٢١ في المئة في مقابل ١٢ في المئة للاسعار ... والامثلة كثيرة في هذا المجال . وبصرف النظر عن الجدول الدائر حول الحلقة الجهنمية للاسعار والاجور ، وعن الاسباب الحقيقية للغلاء والتضخم ، فان ارتفاع الاسعار بنسبة تفوق ارتفاع الاجور ، يؤدي في الواقع الى توزيع مجحف للثروة الوطنية على حساب مصلحة العمال والاجراء وذوي الدخل المحدود .

كمال حمدان

حكم العالم الرابع

من مؤتمر دول عدم الانحياز في الجزائر الى مؤتمر القمة الاسلامية في لاهور اشهر قليلة تغيرت خلالها خريطة العالم الثالث .

وابرز ما في هذه المتغيرات ان العالم الثالث اصبح عالمين : عالما ثالثا مرشحا للقفز الى حظيرة العالم الثاني الصناعي والمتقدم ، وعالما آخر مهددا بالسقوط الى مرتبة « العالم الرابع » .

العالم الثالث الميسور يتألف من نحو ١٥ دولة غنية ، وفي اغلبيتها نفطية وعربية ، تضم نحو ١٠٠ مليون نسمة ، وتتميز بموارد طبيعية ضخمة ونسبة سكانية ضئيلة او معتدلة .

والعالم الثالث المعدوم يزيد على ٣٠ دولة فقيرة ، باكثريتها افريقية وآسيوية واميركية جنوبية ، ويبلغ عدد سكانها ٩٠٠ مليون نسمة ، مواردهم الطبيعية شحيحة ونسبتهم السكانية مرتفعة .

خريطة العالم الثالث اصبحت متنافرة وقد تصبح متناقضة في غياب مبادرة تضامن عالمية توظف احتياط الغنى لمحو احتياط الفقر . فسدس العالم الثالث اغتنى واصبح عالما ثانيا او كاد . وثلث العالم الثالث افتقر فاصبح عالما رابعا او كاد . والباقون يتأرجحون بين الاثنين وبينهم لبنان .

★ ★ ★

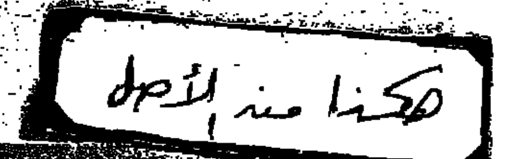
ماذا يفعل الحكم كي لا يسقط لبنان الى صف العالم الرابع ؟

سؤال مزعج ومقلق ، ولكن لا مفر من طرحه من جانبنا والاجابة عنه من المسؤولين . ومهما يكن الجواب فان البديهيات تفرض نفسها ومنها اثنتان :

اولا : لا يمكن بعد اليوم الحكم بالتقسيط . المطلوب تخطيط شامل في اطار العالم العربي والعالم البحر المتوسطي بامتداديه الاوروبي والافريقي .

ثانيا : لا يمكن بعد اليوم الحكم في العتمة : مسؤولون من دون برنامج واضح في بلد مجهول الواقع مع مواطنين في ضياع . وحده اصلاح سياسي بحجم المستقبل قادر على وقف انحدار لبنان نحو العالم الرابع .

كريم بقرادوني



هل اللبناني مصاب بالفجع؟

الدكتور فؤاد الخوري ، استاذ علم الاجتماع في الجامعة الاميركية ، تحدث الى « النهار الانمائي » عن الغلاء وتأثيراته الاجتماعية • فاوضح ، في الجدول الملحق الذي نتج عن دراسة دقيقة أعدها لهذه الغاية ، ان الغلاء في المجتمع يختلف باختلاف الطبقات الاقتصادية وقدرة كل منها على تحمل ارتفاع أسعار السلع الاستهلاكية •

ويظهر الجدول ان اصحاب الدخل المحدود الذين لا يتعدى دخلهم السنوي ستة آلاف ليرة يصرفون نحو ٥٥ في المئة من مدخولهم الشهري ومعدله ٢٩٦ ليرة على الطعام والسكن • وأصحاب الدخل المتوسط الذين يراوح مدخولهم السنوي بين ٦ آلاف و ١٢ الف ليرة يصرفون ٣٩ في المئة من مدخولهم الشهري ومعدله ٦٥١ ليرة على السكن والطعام • أما الاغنياء ، وهم الذين يتجاوز دخلهم السنوي ١٢ ألف ليرة ، يصرفون ٤٤ في المئة من مدخولهم الشهري ومعدله ١٥٦٩ ليرة على السكن والطعام •

طريق الفقر

ويرى الدكتور الخوري « ان الغلاء او ارتفاع الاسعار في الطعام والسكن ان لم يرافقه ارتفاع في المدخول يؤدي الى فقر متزايد بين طبقة الفقراء أصحاب الدخل المحدود كما ويجعل كثيرين من أصحاب الدخل المتوسط فقراء وكثيرين من الاغنياء أصحاب دخل متوسط ، وبدل الارتقاء الاجتماعي يبدأ المجتمع التدهور • ولهذا الامر محاذير كثيرة اذ يصعب على المرء الذي اعتاد العيش في مستوى معين ان يتدهور الى الاسوأ وبالتالي يعرض الحياة العامة في البلاد الى كثير من الهزات السياسية والاجتماعية » •

المسببات الاربعة

ويفضل الدكتور الخوري معالجة أسباب الغلاء من وجهتها الاجتماعية • لان الحياة الاقتصادية في المجتمع هي جزء من الحياة الاجتماعية العامة • فيضع للغلاء أربعة مسببات اجتماعية هي :

أولا – ربط نمط الاستهلاك بسلم الطبقات الاجتماعية • فالانماط الاستهلاكية في مجتمعنا هي رموز اجتماعية تميز بين الطبقات • والفكرة التي يكونها الافراد عن بعضهم البعض على أساس الملبس والمأكل والمسكن ، تؤثر في التفاعلات الشخصية حتى ان تطبيق القانون كثيرا ما يتكيف بالنمط الاستهلاكي • مثل بسيط على ذلك شرطي السير يميل الى اعفاء السائق الذي يخالف القانون اذا رأى من لباسه انه ينتمي الى طبقة مرتفعة •

ثانيا – فجعة اللبناني لتملك البضائع الاستهلاكية • والسبب هو القيمة الاجتماعية التي يعطيها اللبنانيون للبضاعة ويتخطون بذلك الضروريات من المأكل والملبس فبدلا من ان يكتفي احدهم مثلا بسبع قمصان أو سبع فساتين نراه يميل الى استهلاك العشر والعشرين • والسبب في ذلك فجعة اللبناني التي ورثها عن عقلية الفلاح التي كانت تسود مجتمعنا • أي الميل الى التخزين وكأن البضاعة ستختفي غدا او بعد غد • وهذا الميل الى التخزين يزيد في الطلب وبالتالي يرفع الاسعار •

هذه الفجعة للاستهلاك والتخزين تغذيها العادات والألاعيب النفسية التي يمارسها التجار • ففي الاعياد مثلا يصرف الرجل العادي أموالا طائلة • وبعد الاعياد تأتي الاوكازيونات فتدفع من لم يشتر في الاعياد الى ان يشتري بعدها • والألاعيب الاخرى تتمثل في اقوال البائعين ان هذه آخر قطعة في السوق او ان البضاعة مهربة وهذه فرصة للشراء بالرخص •

فقدان التوجيه

ثالثا – فقدان التوجيه الرسمي والخاص للحد من هذه الفجعة • فليس هنالك من يوجه المستهلك الى القيمة الحقيقية للبضاعة وكيفية استهلاكها ومعنى تخزينها • وليس هنالك اعلام صحيح لانواع الغذاء البديلة من اللحوم • الفول مثلا الذى يؤكل بالطريقة التقليدية بالبصل والثوم والبندورة والنعناع والحامض والخبز • يحتوي على الحوامض العشرين التي يحتاج اليها الانسان • وجبنة الشنكليش مثلا المعروفة في عكار أثبتت الدراسات التي قامت بها كلية الزراعة في الجامعة الاميركية انها تحوي ٣٦ غراما من البروتيين في كل ١٠٠ غرام أي ضعف ما يحتويه ١٠٠ غرام من اللحم • وبتناول الشنكليش مع الزيت والخبز تتأمن للجسم وحدات حرارية فيصبح غذاء كاملا •

رابعا – دور الصحافة في زيادة الغلاء عن قصد او عن غير قصد ، فهي تستعمل الغلاء كسلاح سياسي فتبالغ في اسعار السلع الاستهلاكية ، وهذه المبالغة تصبح نشرة اخبارية عن ارتفاع الاسعار للتجار والمنتجين •

الاسباب الاخرى

الاسباب الاجتماعية للغلاء يقابلها أسباب اجتماعية اخرى في تخفيف حدة الغلاء • فاللبناني مرتبط بعلاقات اجتماعية مع مجموعة كبيرة من البشر تمارس مهنا مختلفة ، فيؤمن للبعض حاجاته من السلع الاستهلاكية بأسعار متهاودة نسبيا • وهنالك أيضا ما هو معروف في علم الاجتماع بالضريبة الطبقية • فالسوق يميل الى خفض الاسعار للفقراء ورفعها للاغنياء الامر الذي يظهر في وضوح في التفاوت بين الاسعار من خلال التفاوت بين المناطق والطبقات الاجتماعية • فحدة الغلاء في منطقة رأس بيروت مثلا وبالتحديد في الحمراء سببها وفرة الاغنياء الذين يقبلون على البضائع من غير مناقشة الاسعار • وهكذا يصبح للسلعة الواحدة سعران احدهما للغني وآخر للفقير ، الامر الذي يخفف من حدة الغلاء على الطبقات •

والحلول التي يعرضها الدكتور فؤاد الخوري لا تبدأ بمراقبة الاسعار وضبطها فهذا الحل المستحيل الذي يردد دائما لا يمكن ان يطبق في جمهورية التاجر حيث تفتقر الاجهزة المختصة الى الوسائل الانسانية والتقنية وحيث لا احصاءات دقيقة تساعد في ضبط فعلي للاسعار • ثم ان التنظيم الشعبي الواعي الذي من شأنه التخفيف من حدة الغلاء يصعب قيامه في بلد يمر بمرحلة تطور سريع علما ان قيام مثل هذا التنظيم يساعد على كسر حدة الغلاء لجميع الطبقات الاجتماعية من غير أستثناء •

التوجيه الاعلامي

ان التوجيه الاعلامي الصحيح ... أفضل حل لمشكلة الغلاء على ... يقوم على دراسات جدية صحيحة عن قيمة السلع الاستهلاكية ... التي يمكن الحصول عليها بأسعار معقولة ، وايجاد تعاونيات استهلاكية تربط المنتج بالمستهلك ... سلسلة الوسطاء الطويلة • و... الدكتور الخوري الى ارتفاع اسعار الايجارات والعقارات ومواد البناء فقال انها خاضعة لوضع ... مفتعل قصد الاستفادة منه من ... مبرر • وغلاء الارض والايجارات سببه فقدان الثقة في المال ... وتزايد الثقة في استثمار الاموال ... الاشياء الثابتة كالبيت والارض • هذا الشعور أوقع اللبناني ... رجال الاعمال الذين يسيطرون ... القطاع العمراني وبات البيت والارض في نظره سلعة للاستثمار أكثر ... سلعة للاستهلاك • فهنالك ... يتحدث دائما عن مضاعفة رأس ... بشرائه قطعة أرض خلال شهر ... شهرين وهو لا يدري انه وقع ... وضع مفتعل ، فالبيوت معروضة ... شكل يفيض على الطلب والاراضي متوافرة في كل المناطق لكن ... النفسية التي أوجدها رجال الاعمال في القطاع العمراني بالتحدث ... قلة البيوت والارض نجحت الى ... بعيد في رفع الاسعار من غير مبرر ...

التوزيع النسبي لموازنة العائلة من الطبقات الاجتماعية المختلفة

٤٨ في المئة – اصحاب دخل محدود – دون ٦٥٠٠ ليرة سنويا	٣٥ في المئة – اصحاب دخل متوسط – بين ٦ آلاف و ١٢ الف ليرة سنويا	١٧ في المئة – اغنياء – اكثر من ١٢ الف ليرة سنويا
٢٨ ٪ للطعام	٢١ ٪ للسكن	١٨ ٪ للسكن
٢٧ ٪ للسكن	١٨ ٪ للطعام	١٦ ٪ للطعام
١٢ ٪ للثياب	١١ ٪ للثياب	٦ ٪ للثياب
٣ ٪ للتعليم	٧ ٪ للتعليم	٤ ٪ للتعليم
٧٠ ٪	٥٧ ٪	٤٤ ٪
٣٠ ٪ مصاريف اخرى طب / سيارة / اثاث / الخ •	٤٣ ٪ مصاريف اخرى	٥٦ ٪ مصاريف اخرى

قطاع النقل نبض الاقتصاد الوطني

التكامل ضروري لتفادي نشوء "مراكز الاختناق"

قطاع النقل في لبنان ، كالقلب في جسد الانسان ، نظرا الى الموقع الاستراتيجي الذي يحتله لبنان كنقطة التقاء بين قارات عدة من جهة ، وكمدخل الى العالم العربي من جهة ثانية . وأهمية قطاع النقل لا تبرز فقط على صعيد مساهمته المهمة في الناتج الوطني القائم انما ، في الوقت ذاته ، على صعيد الوفورات الاقتصادية التي يحققها في تداخله وتشابكه مع القطاعات الاقتصادية الاخرى .

وقطاع النقل ، في الواقع ، ليس قطاعا قائما في ذاته ومعزولا عن القطاعات الاقتصادية الاخرى . وعلى النقيض من ذلك فان دوره لا يبرز الا من خلال ترابطه بالقطاعات الاخرى . وساهم تطور هذه القطاعات في انتعاش حركة النقل البرية منها والبحرية . ويكفي أن نعرف ، على سبيل المثال ، ان الصادرات الصناعية اللبنانية ترتفع منذ عام ١٩٦٧ بنسبة متوسطة تراوح بين ٢٠ و ٢٢ في المئة سنويا . وفي الربع الثالث من السنة الماضية وحدها ، ارتفعت قيمة هذه الصادرات بنسبة ٥٢،٩ في المئة عن المستوى المحقق في الفترة ذاتها ، من ١٩٧٢ . وكل الدلائل تشير الى ان هذا المنحى التصاعدي في حركة الصادرات الصناعية اللبنانية سيستمر ، في شكل حثيث ، في الفترة المقبلة نظرا الى صلابة المرتكزات التسويقية التي حققتها الصناعة اللبنانية في السنوات الخمس الماضية ، خصوصا في اسواق الخليج العربي .

نمو الصادرات الزراعية

اما الصادرات الزراعية ، فهي الاخرى تشهد نموا ملحوظا على رغم الحوادث المؤسفة التي شهدتها البلاد في أيار الماضي ، وما تركته هذه الحوادث من آثار سلبية على تجارة المنتجات الزراعية . وهذا النمو البارز يظهر في وضوح ، على صعيد الارقام . ففي الفصل الثالث من السنة الماضية قفزت كمية التفاح المصدر بنسبة ٤٢،٨ في المئة عن مستوى الفترة المماثلة من عام ١٩٧٢ . أما صادرات البرتقال فارتفعت في الفترات ذاتها بنسبة ٢٧٥ في المئة ، في حين ارتفعت صادرات الحامض بنسبة ٧٠ في المئة .

وبالطبع ، ينتج عن هذا التطور في حركة الصادرات الزراعية والصناعية تطور مماثل في حركة النقل ، والتطور في حركة النقل يرتكز في شكل اساسي في قطاعي النقل البري والبحري ، بسبب نوعية المنتجات المصدرة من جهة وارتفاع الكلفة المقارنة للنقل الجوي من جهة أخرى .

وما قيل عن حركة الصادرات ينطبق ، في الوقت ذاته ، على حركة المستوردات . ومعروف ان لبنان بلد مستورد في الدرجة الاولى . نظرا الى طبيعة تركيبه الاقتصادي . وهو يستورد نحو ٦٠ في المئة من اجمالي السلع المستهلكة محليا ، والنسبة العظمى منها تأتينا عن طريق البحر ، في الدرجة الاولى ، وعن طرق البر في الدرجة الثانية . وهذا الوضع يفسر اهمية مرفأ بيروت كنقطة ارتكاز اساسية في تأمين حاجات لبنان التصديرية والاستيرادية من جهة ، وكهمزة وصل ، لا غنى عنها بين الاسواق الاجنبية والاسواق العربية الداخلية خصوصا اسواق الخليج .

العلاقة الترابطية الايجابية

ان الانفتاح الاقتصادي للبنان على الاسواق الخارجية وتكرس دور الوساطة التجارية والصناعية الذي يمثله بين اسواق اوروبا الغربية واسواق الخليج العربي ، يعطيان قطاع النقل في لبنان أهمية فائقة . وجاء اغلاق قناة السويس عام ١٩٦٧ ، بعد الحرب العربية الاسرائيلية الثالثة ، يضاعف اهمية الموقع الذي يحتله لبنان في قطاعي النقل البري والبحري . والملحوظ ان اغلاق القناة ترك آثارا واضحة على اوضاع النقل البحري في العالم العربي . وتراجعت اهمية عدد من الموانىء في حين ازدهرت موانىء اخرى ، وكان نصيب مرفأ بيروت من هذا الازدهار كبيرا . وفي الامكان تبين هذا الازدهار من خلال تطور حركة الملاحة وحركة البضائع المحملة والمفرغة في المرفأ ، كما تظهر في ارقام المجلس الاعلى للجمارك . ويستدل من هذه الارقام على ان وتائر نمو الحجم الاجمالي للبضائع المحملة والمفرغة في المرفأ ارتفع بنسب محسوسة بعد عام ١٩٦٧ . ويعود ذلك في شكل اساسي الى الارتفاع النسبي الكبير الذي شهدته البضائع المفرغة في المرفأ ، والى تزايد أهمية حركة الترانزيت فيه . ويتضح من خلال دراسة حركة توجه البضائع المحملة والمفرغة ، ان حركة الترانزيت شملت السنة الماضية ، نسبة تتجاوز ٣٥ في المئة من مجمل كميات البضائع في مرفأ بيروت .

وتؤكد هذه الارقام ان اهمية هذا المرفأ ، بالنسبة الى الاسواق العربية الداخلية ، تتزايد في استمرار بصرف النظر عن مشاكل الازدحام التي يشهدها المرفأ من وقت الى آخر والتسهيلات المصرفية والمالية والفنية والبشرية التي يقدمها المرفأ والتي ، على محدوديتها ، تفوق التسهيلات المتوافرة في الموانىء المتوسطية الشرقية الاخرى ساعدت لبنان في استقطاب قسم مهم من حركة الملاحة البحرية في هذه المنطقة من العالم بعد عام ١٩٦٧ .

وتطور حركة النقل البحري ، عبر مرفأ بيروت يفترض تطور حركة النقل البري من لبنان الى الاسواق العربية الداخلية ، عبر الحدود مع سوريا . والواقع ان العلاقة الترابطية بين النقل البحري والنقل البري ، في لبنان ، هي علاقة ايجابية وليست سلبية ، أي ان تطور حركة النقل البحري تؤدي تلقائيا الى ازدهار حركة النقل البري . ولتأمين استمرار هذه العلاقة بين الحركتين ، ينبغي الا يتحول مرفأ بيروت في حال استمرار الازدحام ، الى « مركز اختناق » لحركة النقل البري ، كذلك يجب الا تتحول الطرق البرية ، خصوصا تلك التي تربط لبنان بسوريا ، الى « مركز اختناق » لحركة النقل البحري . ويعني ذلك ، بكلمة أخرى ، ضرورة الاستمرار في تطوير المرفأ وتجهيزه من جهة ، وضرورة توسيع شبكة الطرقات البرية التي تربطنا بالاسواق العربية من جهة أخرى .

«مملكة» ارامكو في العربية السعودية

التطورات التي شهدتها السنوات الاخيرة من الستينات واوائل السبعينات في ميدان العلاقات النفطية ابرزت القدرة الضاغطة التي تتمتع بها البلدان المنتجة للنفط. فقد تمكنت هذه البلدان، نتيجة توحيد مواقفها وتنسيق سياساتها عبر منظمة البلدان المنتجة للنفط من أن تحقق انجازات عدة في ميداني الاسعار والتموين. وكان أهم انجاز لها الوصول الى اقرار المشاركة. وقد اقرت المشاركة بنسبة انطلاق ٢٥ في المئة اعتبارا من أول كانون الثاني ١٩٧٣ على أن تطبق نسب متزايدة سنوية اعتبارا من أول كانون الثاني ١٩٧٨ بحيث يصل المستوى المئوي للمشاركة في أول كانون الثاني ١٩٨٢ الى نسبة ٥١ في المئة ليحقق بذلك الاكثرية اللازمة للبلدان المنتجة للنفط للسيطرة على الامتيازات النفطية داخل اراضيها.

وجاءت التطورات العسكرية والسياسية في منطقة الشرق الاوسط، خلال الاشهر الاخيرة وادخال النفط كسلاح في المعركة، تبرز أكثر فأكثر الدور المتعاظم الذي يمكن أن يؤديه النفط وتبلور الوعي العربي لوجوب الوصول الى السيطرة على السياسة النفطية للعالم العربي. وفي الوقت الذي اقتنعت بلدان عربية منتجة للنفط بأحكام الاتفاق العام حول المشاركة، أقدمت بلدان عربية أخرى، في طليعتها ليبيا والعراق وفي خضم الاحداث التي رافقت أزمة الشرق الاوسط، على تأميم المصالح النفطية الاميركية على اراضيها وضمن المجموعات النفطية العاملة على اراضيها كذلك كما دخلت بلدان عربية أخرى، في طليعتها الكويت، في مفاوضات للوصول الى نسبة مشاركة فورية ٦٠ في المئة اي تفوق بكثير المستوى المئوي للمشاركة الذي أقره الاتفاق العام للمشاركة في حدود السنة ١٩٨٢.

ما هي اهمية العربية السعودية على الصعيد النفطي عالميا وفي المنطقة؟

وأين تقف أرامكو، صاحبة الامتياز الوحيد في السعودية، من هذه التطورات؟

السعودية: أكبر مكمن عالمي للنفط

تكمن اهمية العربية السعودية على الصعيد النفطي الدولي في كونها أكثر البلدان غنى باحتياط النفط الخام في العالم. فهي تأتي في المرتبة الاولى (١٦٤ مليار برميل) يليها الاتحاد السوفياتي (٧٥ مليار برميل) والكويت (٧٣ خلال ١٩٧٢) وهي تأتي بعد الولايات المتحدة (٩٫٥ مليارات برميل) والاتحاد السوفياتي (٨ مليارات برميل). وهي تمكنت قبل عامين من أن تصبح أكبر البلدان المنتجة للنفط في منطقة الشرق الاوسط تليها ايران (٣٫٣ مليارات برميل).

والسعودية بسبب ضآلة استهلاكها للمنتجات النفطية، مليار برميل) اي انها تتمتع باحتياط نفطي يفوق مجموع ما يتمتع به الاتحاد السوفياتي والكويت معا. وتزيد من الاهمية النفطية للسعودية كون الاحتياط النفطي المرجح وجوده هو أكثر بكثير من الارقام المعلنة اذ ان حملات المسح النفطية التي اجريت حتى الان لم تغط سوى مساحة صغيرة من المساحة الاجمالية للعربية السعودية.

وتأتي السعودية في المرتبة الثالثة بين البلدان المنتجة للنفط في العالم اذ يبلغ انتاجها ٦ مليارات برميل تعتبر أكبر بلد مصدر للنفط الخام في العالم ويبلغ مجموع ما صدرته ٥٫٨ مليار برميل خلال ١٩٧٢ تليها في ذلك ايران (٤٫٨ مليارات برميل).

أما بالنسبة الى الغاز الطبيعي فالسعودية تأتي في المرتبة السابعة بين البلدان التي تتمتع باحتياط الغاز ويبلغ احتياطها ٥٢٫٧ مليار قدم مكعب. ويعود ذلك الى كون عمليات المسح الجيولوجي للتنقيب عن الطبقات الغازية لم تعط الاولوية خلال السنوات الماضية بسبب حداثة استخدام الغاز الطبيعي في المجالات الصناعية وميدان الطاقة. ومن المؤكد أن ما تتمتع به السعودية من احتياط الغاز يفوق بكثير الارقام المعلنة، ويثبت ذلك الاهتمام المتزايد بالتنقيب عن الطبقات الغازية خلال السنوات الاخيرة.

واذا ما اضفنا الى كل ما تقدم امكانات شبه أكيدة في وجود مكامن نفطية وغازية في المناطق المغمورة في المياه العميقة التي هي تحت السيادة السعودية، لتبين لنا ان السعودية ستبقى، وحتى مستقبل بعيد، أحد أهم وأكبر مصادر النفط الخام في العالم.

أين تقف أرامكو؟

تتمتع أرامكو بامتياز التنقيب واستثمار الثروات النفطية في السعودية يعود تاريخه الى مطلع الثلاثينات. ويتميز وضع أرامكو، كمجموعة نفطية عاملة في السعودية، بخاصتين لا تتمتع بهما أي مجموعة نفطية اخرى.

فأرامكو عملت، خلال السنوات الثلاثين الاخيرة، على الوقوف في وجه اي مجموعة نفطية اخرى حاولت الحصول على امتيازات للتنقيب أو انتاج النفط الخام في السعودية معتبرة أن أرض الاخيرة وقف عليها مما أعطى أرامكو قوة متعاظمة على الصعيد النفطي الدولي، بينما نجد أنه في البلدان المنتجة الاخرى تتوزع المجموعات النفطية العالمية مسؤوليات التنقيب والانتاج.

اضافة الى ذلك فان أرامكو هي الشركة النفطية الوحيدة التي تملكها مصالح أميركية بحتة بينما نجد أنه في البلدان المنتجة الاخرى تشاركت المجموعات النفطية الكبرى في ما بينها لاقامة شركات متعددة الجنسية كالكونسيورسيوم الايراني والشركات الاخرى العاملة في بلدان الخليج والتي تتمثل فيها المصالح الاميركية جنبا الى جنب مع المصالح البريطانية والفرنسية والهولندية وفي السنوات الاخيرة مع المصالح اليابانية.

مشاركة السعودية في أرامكو

وفي مطلع ١٩٧٣ اصبحت حكومة السعودية شريكة فعلية نتيجة تطبيق اتفاق المشاركة واصبحت تمتلك نسبة ٢٥ في المئة وستتزايد نسبة هذه المشاركة لتصل الى مستوى ٥١ في المئة في مطلع سنة ١٩٨٢.

الا انه حسب اتفاق المشاركة فان تملك السعودية للنسب المنصوص عليها يقتصر على « الحقوق الامتيازية الخاصة بالنفط الخام وفي النفط الخام الذي ينتج من ذلك الامتياز وفي وسائل انتاج النفط الخام الكائنة داخل منطقة ولاية تلك الدولة » اي السعودية. ومع ان الاتفاق لحظ حق الدولة في التفاوض حول المشاركة في الحقوق الاخرى، وعلى الاخص ما يتعلق منها بالتكرير وتصنيع الغاز الا ان هذه المشاركة بقيت أيضا ضمن حدود جغرافية محددة أي داخل منطقة ولاية الدولة المعنية.

من هنا يتبين ان السعودية لا تملك حق المشاركة في وسائل نقل النفط الخام عبر الانابيب الا اذا كانت هذه الانابيب تمر بكاملها عبر الاراضي السعودية وبالتالي لا تملك مشاركة في الانابيب التي تنقل النفط الخام الى المرافئ المتوسطية.

والاتفاق الذي فاوضت عليه ونجحت فيه الكويت حديثا، والقاضي بمشاركة في حدود ٦٠ في المئة، سيدفع البلدان المنتجة الاخرى الى معاودة التفاوض وفي مستقبل غير بعيد حول نسبة المشاركة وتزايدها الزمني. كما ان موقف الولايات المتحدة في أزمة الشرق الاوسط وفي المقابل الموقف الاوروبي الايجابي سيدفعان السعودية الى تشجيع المجموعات النفطية المختلطة أو الاوروبية على دخول ميدان النفط السعودي في مختلف مراحله. ولعل الاتفاق الذي أبرمته السعودية مع فرنسا، خلال الشهرين الاخيرين، هو مؤشر صادق على الاتجاه الجديد في السياسة النفطية السعودية.

فؤاد الانسي

انشاءات الجسر.

أطول جسر سعودي تبنيه أيد لبنانية

بيشه، مدينة صغيرة تقع جنوب المملكة العربية السعودية: بين مدينتي الطائف وابها، على مسافة ثلاثمئة كيلومتر عن الاولى شرقا. وفي بيشه، واد تجتاحه السيول الموسمية التي تشطر المنطقة شطرين، احدهما يفقد الاتصال بالحجاز لمدة اسابيع. وللحؤول دون ذلك، كان مشروع اقامة جسر يربط الشطرين ويمنع عزلهما بسبب السيول. والجسر بناه لبنانيون، وهو اطول جسر في المملكة.

ويقول مدير المشروع المهندس هاني حمدان ان طول الجسر الف واثنان وخمسون مترا، وعرضه احد عشر مترا، ويشتمل على خمس واربعين فتحة، مدى الواحدة منها اربعة وعشرون مترا. وبسبب رداءة التربة اسست كل قاعدة منه على ثمانية اعمدة محفورة في الارض الى عمق اثني عشر مترا.

اما كمرات الجسر فعددها ٢٢٥ وتصب خارج موقعه وتنقل اليه بواسطة تريلات ويركبها ونش متحرك حمولته ٤٥ طنا. ويبلغ وزن الكمرة الواحدة عشرين طنا، وهي مصنوعة من الخرسانة السابقة الاجهاد، اي تلك التي تحتوي على كابلات من الحديد المفولذ. وتشد هذه الكابلات بعد الصب، مما يضاعف قوة احتمال الخرسانة. وبلاطات الجسر ترتكز على هذه الكمرات، وتصب على قالب سهل التركيب ومحمول بنفسه على الكمرات من غير حاجة الى تدعيم في الارض.

وتم انجاز المشروع في مدة اربعة عشر شهرا وبلغت تكاليفه احد عشر مليون ريال سعودي. والجسر يعتبر حيويا لسببين: اولهما تصريف الانتاج الزراعي لمنطقة بيشه وتأمين ربطها على مدار السنة بمدينة الطائف، وثانيهما، تأمين مرور عشرات الالوف من الحجاج من منطقة الجنوب في حال تدفق السيول في وادي بيشه.



المشروع ...

الطائرة ... طائرة.

كونكورد: المشروع قد يطير قبل الطائرة

أخيرا انهار جدار الصمت فجأة وأعلن في شكل درامي أن مشروع طائرة الكونكورد يواجه متاعب قد تؤدي الى التخلي عنه نهائيا. والملفت أن هذا الاعلان المفاجئ جاء بعد أربع سنوات من دعاية مكثفة رافقها الكثير من الشروح والتفسيرات والتوقعات، فضلا عن الاتهامات.

بعد أربع سنوات من الحديث عن الكونكورد وصل المشروع الى طريق شبه مسدودة مع احتمالين اثنين: التخلي عنه أو المزيد من الخسارة على غير طائل.

قبل نحو اسبوعين طرحت « الصانداي تايمز » الصوت في تحليل تحت عنوان يعرض الصفحة: « تخلوا عن الكونكورد ووفروا ٣ بلايين جنيه في الاسبوع ». ويعطي هذا التحليل قيمة خاصة كونه لم يسبق لكاتبه روجيه ايفلن أن حمل على المشروع، بل هو غالبا ما بذل جهدا من أجل ترجيح كفة المشروع الذي تقوم بتمويله كل من حكومتي بريطانيا وفرنسا. ويقول ايفلن في تحليله أن فكرة التخلي عن الكونكورد بدأت تلاقي مجندين في محيط ادوارد هيث رئيس الحكومة، كما أن هنالك تقريرا يجري اعداده منذ الخريف الماضي في وزارة التجارة والصناعة البريطانية حول امكانات « البريتش ايركرافت كوربوريشن » المكلفة صنع هذه الطائرة من الجانب البريطاني.

فهل يعني ذلك أن احتمال التخلي عن المشروع أصبح واردا في شكل ملح؟ التحليل يميل الى ذلك. الا انه تجب الملاحظة من ناحية أخرى الى أن الاجتماع الذي كان مقررا عقده بين وزير صناعة الطيران الفضائي البريطاني مايكل ميزلتاين وزميله الفرنسي لشؤون النقل ايف غونيا لم يعقد الى الان لان بين ايدي الحكومتين مشروعا مكلفا يهدف الى ادخال تعديلات على المشروع من شأنها جعل شركات أخرى غير « آر فرانس » وبريتش آر وايز » تقبل بالكونكورد. وترتكز هذه التعديلات على اعتبارات عدة منها، أن نجاح أو فشل اي طائرة نقل يتوقف على حمولتها، والضمانات التي عرضها المشروع على الشركات في هذا الشأن لا تلحظ سوى حمولة ٢٠ الف ليبرة (نحو ٨ اطنان) لمسافة ٣٦٠٠ ميل بحري (نحو ٥ الاف كيلومتر) مع العلم ان المعدل العادي المحدد لكل مسافر مع حوائجه هو ٢٠٠٠ ليبرة) نحو ٩٠ كيلوغراما) مما يعني أن الكونكورد لا تستطيع أن تنقل سوى ١٠٠ مسافر على خط لندن – نيويورك.

واعتبرت شركة لوفتهانزا رقم الـ ١٠٠ مسافر حدا أقصى، ذلك أنه على خط فرنكفورت – نيويورك لا يمكن الكونكورد أن تنقل سوى ٢٠ مسافرا، وهذا ما جعلها ترفض شراءها. ومن نقاط ضعف الكونكورد أيضا صوتها، وهذا ما حدا بيتر ترونتون سكرتير وزارة التجارة والصناعة البريطانية الى أن يعلن السنة الماضية انه اذا ما سئل اذا كان سيسمح للكونكورد بالهبوط في نيويورك سنة ١٩٧٦ وبنسبة ما هو ضجيج صوتها الان « سأجيب ما من أحد يعرف شيئا ». ويكفي أن يكون مثل هذا الشك قائما لكي يدب الذعر في قلوب من يعنيهم أمر هذا المشروع الذي بلغت أكلافه الى الان ٩٠٠ مليون جنيه استرليني، مع العلم أنه لم ينجز بعد والتسليم لن يتم قبل ١٩٧٦.

في ضوء هذه الوقائع يقف مشروع الكونكورد في مواجهة احتمالين!

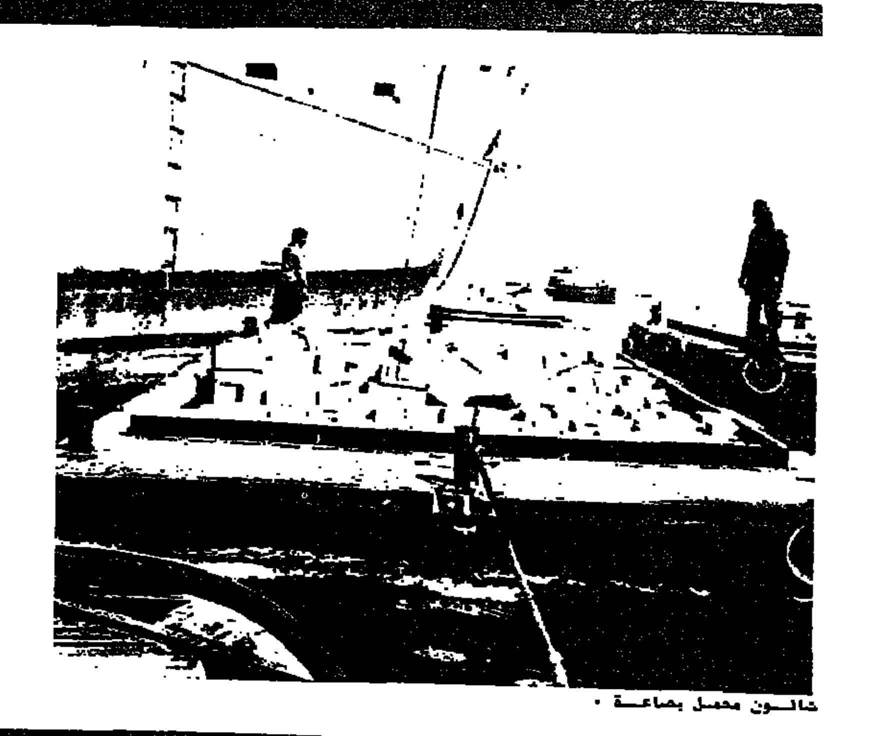
الاول: الاخذ بوجهة نظر « بريتش آر وايز كوربوريشن » القائلة بالاستمرار في المشروع لان اكماله أقل كلفة من التخلي عنه.

ثانيا: التخلي عن المشروع باتفاق البلدين، أو التخلي عنه من جانب بريطانيا وحدها مع ما في ذلك من تعطيل لانتاجية ٢٠ الف مهندس وعامل يتنقلون في المشروع، اضافة الى احتمال لجوء فرنسا الى طلب تعويضات كبيرة.

كل الاحتمالات واردة وسط تساؤلات كثيرة: ماذا اذا تكاثر مجندو التخلي عن المشروع حول ادوارد هيث؟ ماذا اذا تكاثروا في فرنسا؟ ماذا اذا بقيت الشركات بعيدة عن طلب الكونكورد؟ الا يعني ذلك ان الفرنسيين انفسهم قد يضطرون الى التخلي عن المشروع؟

هكذا منذ الأصل

"الرجل المريض" يتشمس على مكسر الامواج


شالون محمل بضاعة .

هل اصبح مرفأ بيروت «الرجل المريض» اليائس من العلاج عام ١٩٧٣ أظهر المرض فهل تكون سنة ١٩٧٤ سنة العلاج ؟ كان ١٩٧٣ عام مرفأ بيروت ، فالاحداث التي عرفها لبنان ، خلال ايار وتشرين الاول واقفال الحدود السورية فترة من الزمن ، ثم انهماك المسؤولين عن المرفأ في قضايا بعيدة عن شؤونهم ، كل ذلك ادى الى ازدحام البواخر داخل المرفأ وخارجه فضلا عن تكدس البضائع في المستودعات وفوق الارصفة الامر الذي تضاعف الزيادات على اجور الشحن وكلف المستوردين نحوا من ثمانين مليون ليرة لبنانية والمستهلك اللبناني نحوا من مئتي مليون ليرة في السنة علاوة على الاسعار الحقيقية التي كان هذا المستهلك يشتري بموجبها مواده الغذائية وبقية السلع الاخرى .

وخلال الازمات الخانقة كان عدد من المعنيين بالامر ، خصوصا الذين هم على اتصال مباشر بحركة المرفأ ، يتذمرون من الوضع وتولت لجنة مؤلفة من امين سر شركة المرفأ المهندس منح البزري ورئيس حركة المرور سليم القزح ورئيس دائرة التخطيط المهندس رفيق الفقيه . وتولت وضع دراسة تحليلية لاوضاع المرفأ ، وشكت من التقصير في العمل ان على صعيد الفنيين ، او على صعيد الادار[ة] والآليات والمستودعات .

وفي ضوء هذا الوضع يبدو ان مرفأ بيروت اصبح « الر المريض » وانه ، اذا لم تبادر الحكومة الى تخليصه من الاختن[اق] الدائم الذي هو فيه ، فسيخسر دوره الكبير .

هنا عرض لما هو عليه مرفأ بيروت اداريا وفنيا وتجهي[زا] اخذت معلوماته من عدد من المطلعين على وضعه ومن الدراسات التي وضعت ومنع تداولها .

وضع المرفأ "يشيب شعر الرأس"


موريس مرقده .

مرقدة : الحل لدى رئيس الجمهورية لان المسؤولين يفكرون بعقلية البقال

الوضع في مرفأ بيروت « يشيب شعر الرأس » والحالة فيه فالتة ، والازدحام الذي كان موسميا اصبح مستمرا ، والبضائع تتكدس ولم يعد لها مكان ، وكلما هبت عاصفة او اقفلت طريق ضهر البيدر قامت القيامة والذي يدفع الثمن هو المواطن اللبناني الذي يبحث عن دواء لارتفاع الاسعار فيجد امامه داء يأتيه عن طريق المرفأ ، اما التاجر فيضطر الى دفع اجور الشحن مضاعفة بسبب الوضع الحالي على « البور » .

من جهة اخرى ان رياح « الغيرة » تهب على مرافىء حوض المتوسط الشرقي ، فهناك الاسكندرون واللاذقية وطرطوس وحيفا وبور فؤاد وبور سعيد فضلا عن رياح البحر الاحمر التي تهب عبر قناة السويس المنتظر ان تعود الملاحة اليها خلال الاشهر الستة المقبلة .

الحل عند الرئيس ؟

ما هو الحل ؟

في رأي رئيس غرفة الملاحة الدولية السيد موريس مرقده هنالك حل واحد لا بديل منه ، في الظروف الراهنة ، يجب ان يتم بسرعة قبل ان تفتح قناة السويس « واختصره بعبارة : اعلان حالة الطوارىء في المرفأ » . والذي ينفذ هذا الحل شخص واحد « هو رئيس الجمهورية الذي اذا اراد استطاع ان ينفذ ، أما اللجان ، ووزارتا الموارد المائية والكهربائية والاشغال فلا تستطيع ان تفعل شيئا » .

وعندما يتحدث مرقده تملي عليه ، خبرته والاعوام الطويلة التي قضاها في المرفأ ومشاهداته لمرافىء عالمية : ما يجب ان يكون عليه مرفأ بيروت « الذي يعتبر ، فضلا عن موقعه الجغرافي ، الجسد الذي يربط بين الشرق والغرب ويشكل بوابة آسيا الطبيعية » .

لكن هذا الوضع الخاص يجب « ان يحمل المسؤولين على استغلال منشآت المرفأ وتحسينها واستثمارها على احسن ما يكون لتشجيع وكلاء السفن العرب والاجانب وتحملهم على تفضيله في نقل بضائعهم » .

« المريض الخطر »

ويضيف ، متحدثا باسم الغرفة الدولية للملاحة : « انها هيئة تضم تقريبا جميع العملاء البحريين الذين يستثمرون مرفأ بيروت .

وغاية هذه الغرفة هي حماية مصالح اصحاب السفن ومجهزيها ، ويتم ذلك بارجاع سفنهم في اسرع وقت ممكن وفي افضل الظروف . ومن مهماتها ايضا توقيع الاتفاقات التي هي في مصلحة النقل البحري والعمليات المتشعبة عنه ، وقيد التطبيق حاليا المبتكرات التي من شأنها حفظ البضائع وتفريغها بأمان تام .

هذه المهمات في حفظ مصالح مجهزي السفن والتجار اللبنانيين تتداخل .

ان المرفأ اليوم هو في وضع « المريض الخطر » او في وضع « الاختناق » وأسباب ذلك تعود الى نحو عشر سنين خلت عندما بدأ حجم البضائع المستوردة ، وتلك التي هي في طريق الترانزيت ، تتزايد بنسبة ٧ الى ١٢ في المئة سنويا . ففي حين كان حجم البضائع المستوردة ١٥٩٢ الف طن عام ١٩٦٢ ، بينها ٢١٦ الف طن بطريق الترانزيت ارتفع هذا الحجم الى ٣١٢٨ الفا عام ١٩٧٢ بينها ٧٩٦ الفا بطريق الترانزيت .

من جهة اخرى ارتفع عدد البواخر من ٢١٠٤ عام ١٩٦٢ الى ٣٢٦٥ عام ١٩٧٢ وهكذا نلاحظ ان حجم البضائع زاد اكثر من الضعف خلال عشر سنين .

ان بناء الحوضين الرابع والخامس هو أكثر من ضروري وملح اذا كنا لا نريد ان نتخلى عن دور مرفأ بيروت الى مرافىء اخرى منافسة . واذا تخلينا عن هذا الدور فالمرفأ « يموت » و « بموته » تتضرر اقتصاديات البلاد كليا والمثل الفرنسي يقول : الامراض الكبيرة تستدعي الاسعافات الكبيرة » .

الداء والدواء

ما هي الاسعافات اللازمة في رأي غرفة الملاحة الدولية ؟ « قبل عرض ما يجب القيام به ، لا بد من وصف الحالة التي مر بها المرفأ لتسهيل تشخيص الداء والدواء معا :

اللوم يقع على السلطات المختصة والمسؤولة . ففي ٥ شباط ١٩٧٢ صدر المرسوم الرقم ٣٧٢٤ ، القاضي بتأليف لجنة لتوسيع مرفأ بيروت وتطويره والتي تشكلت من وزير الموارد المائية والكهربائية رئيسا ومن السيد عاصم سلام نائبا للرئيس، والسادة خطار شبلي ومنير ابو حيدر (قدم استقالته ورفضت) وفايز الاحدب وفيليب طويلة وعصام بكداش اعضاء . ولم يلحظ المرسوم اي ممثل عن الغرفة الدولية للملاحة.

اضافة الى ذلك فان اللجنة لم تقم حتى اليوم بعمل يذكر ، سوى انها طالبت بشراء ٣٠ قطعة جديدة ، ١٧ منها ما تزال في الكاراج . كما استدعت لجنة بريطانية لدراسة كيفية تشغيل المرفأ واذا كانت طريقة العمل فيه فنية أم لا . والذي يفهم من مدير هذه الشركة كولين كمبيل ان شركة المرفأ لا تريد ان تعطي صورة حقيقية عن وضع المرفأ » .

ويضيف مرقده : « المؤسف ان المسؤولين يفكرون بعقلية البقال الصغير ولا يفكرون بازدهار البلد ، فتوسيع المرفأ يجب ان يأخذ في الاعتبار الحوضين الرابع والخامس فيكون لنا مرفأ فني يخدم خمسين سنة مقبلة على الاقل ويكون مرفأ حرا ، لانه ليس كافيا ان ننشىء منطقة حرة صغيرة ، ولو كان في الامكان جعل لبنان بكامله منطقة حرة لكان افضل لان اقتصاد البلد يرتكز على تقديم الخدمات والتجارة الحرة ويعود الفضل في ذلك الى الجهد الفردي .

وتمويل المرفأ يكون ذاتيا ، فالمئة مليون ليرة الواجب تأمينها لتوسيع مرفأ بيروت وتطويره يمكن تأمينها من مساحات الاراضي التي نكسبها عن طريق الردم والمنطقة المجاورة المستملكة . ثم ان مجموع ما يدفعه التجار اللبنانيون من زيادة على أجور الشحن ، بسبب ازدحام المرفأ، يبلغ ٨٠ مليون ليرة سنويا ، فلو حلت الدولة قضية الازدحام والتأخير وفرضت ٥ ليرات لبنانية على كل طن لاستطاعت ان توفر للبنان أفضل مرفأ على حوض المتوسط وأمنت كلفته في سنوات .

لكن تنفيذ مثل هذا العمل يلزمه اختصاص في شؤون المرافىء واستقلال عن وزارتي الاشغال والموارد المائية والكهربائية ولجنة مستقلة تتألف من ممثلين عن الجمارك وشركة المرفأ وسكة الحديد والغرفة الدولية للملاحة وغرفة التجارة والصناعة في بيروت ، على ان يناط بهذه اللجنة أمر التقرير والتنفيذ ».

وفي مطلق الاحوال يرى السيد مرقده انه لا يجوز ان يتم توسيع مرفأ بيروت في معزل عن غرفة الملاحة الدولية التي لها رأي في ذلك . فالتوسيع مشروط بانشاء اوتوستراد يربط بيروت بالمصنع على الحدود السورية ويمكن الشاحنات من نقل البضائع والانطلاق بها ليلا نهارا وصيفا شتاء ، كما يجب توفير المعدات الحديثة المعدة لتفريغ البضائع في سرعة .

الى ذلك يجب ايجاد ساحة واسعة من الارض ، وتوفير فرق ومعدات لتفريغ البواخر التي تشحن بضاعتها بواسطة صناديق (كونتينرز) واقامة براد للمنتجات الزراعية وآخر للحوم فضلا عن توسيع المنطقة الحرة. هذا ما يجب ان يتم في المستقبل . لكن وحتى يتم ذلك لا بد من حلول سريعة وفورية تتخذ قبل اعادة فتح قناة السويس والا على « مرفأ بيروت السلام » .

حالة طوارىء !

وتتلخص هذه الحلول بالاتي :

١ ـ اعلان حالة الطوارىء في مرفأ بيروت .

٢ ـ مصادرة شركة المرفأ .

٣ ـ اللجوء الى التمويل الذاتي وتحريك عشرة ملايين ليرة لشراء المعدات الناقصة واللازمة ، عن طريق ما يتوافر منها في لبنان ، ومصادرة الموجود منها في الشركات التجارية .

٤ ـ زيادة اليد العاملة والغاء الفرص ايام الاحاد والاعياد وتمديد العمل الى الساعة الثامنة مساء .

٦ ـ تلزيم سقف من الاترنيت على مساحة ١٠٠ الف متر ، بعد نقل السيارات من المرفأ الى مناطق اخرى . وانشاء هذا السقف لا يكلف كثيرا وهو يحفظ البضائع من الامطار .

٧ ـ نقل البضائع المكدسة في المرفأ الى المدينة الرياضية وضفة مجرى نهر بيروت ، ومحطة سكة الحديد (مار مخايل) والى جسر شارل حلو .

٨ ـ تسيير الشاحنات ايام الاحد .

٩ ـ ايجاد فريقين للعمل فريقا لتسلم البضائع وآخر لتسليمها .

١٠ ـ تفريغ المواعين في صورة سريعة .

١١ ـ الطلب من شركة التجريم شراء مواعين جديدة .

ان العمل السريع هو وحده الكفيل بازدهار مرفأ بيروت وتنفيذه يتعلق بشخص واحد هو رئيس الجمهورية».

م.


باخرة تفرغ .

يتألف مرفأ بيروت من ثلاثة احواض انشىء اولها عام ١٨٩٤ والثاني عام ١٩٣٤ والثالث عام ١٩٦٩ . ويغطي الحوض الاول مساحة ١٢٣ الف متر مربع تحيط بها الارصفة الرقم ١ و ٢ و ٣ ويستطيع الرصيف الرقم ١ استقبال البواخر التي لا تتجاوز حمولتها القصوى الـ ٥٠٠ طن ، الا انه خصص حاليا بمعدات المصلحة البحرية في الشركة وبالمراكب الصغيرة ومراكب الصيد، اضافة الى ذلك اقيمت عليه قاعدة تحصيل السفن Cale de Halage التي تستطيع حمل المراكب التي يصل ثقلها الى الالف طن ، اذا كانت قاعدتها مسطحة و ٧٥٠ طنا في الحالات الاخرى . وقد خصص القسم الغربي من الرصيف الرقم ٢ بزوارق رئاسة الميناء وشركة ارشاد السفن . اما الرصيف الرقم ٣ فيستطيع استقبال باخرتين في آن بحمولة قصوى لكل منها، تبلغ عشرة آلاف طن .

وتبلغ مساحة الحوض الثاني ٢١٠ آلاف متر مربع وهي تشمل الارصفة الرقم ٤ و ٥ و ٦ و ٧ . اولها مؤهل لاستقبال البواخر التي يفوق وزنها العشرة آلاف طن بينما خصص الرصيف الرقم ٥ بالافضلية ، بالبواخر التي تنقل ركابا . وهو يستطيع في الوقت نفسه استقبال باخرتين لا تزيد حمولة كل منهما على العشرة آلاف طن، واعد الرصيف الرقم ٦ لاستقبال ثلاث بواخر في الوقت نفسه لا تفوق حمولة كل منها العشرة آلاف طن . ويستقبل الرصيف الرقم ٧ ثلاث بواخر شحن في آن ولا تزيد حمولة كل منها على ٢٤ الف طن او ثلاث بواخر ركاب لا تزيد حمولة كل منها على ١٥ الف طن .

اما الحوض الثالث الذي تحيط به الارصفة الرقم ٨ و ٩ و ١٠ و ١١ فتبلغ مساحته ٢٣٨ الف متر مربع . يستقبل الرصيف ٨ باخرتين بحمولة لا تتجاوز الـ ٤٠ الف طن لكل منهما ويستوعب الرصيف ٩ ثلاث بواخر حمولة كل منها ٢٤ الف طن كذلك الامر بالنسبة الى الرصيفين ١٠ و ١١ . وهكذا يبلغ مجموع مراكز التلبيص على الارصفة ٢٢ مركزا ، وهنالك ايضا مراكز رسو على مكسر الامواج (السنسول) وآخر على طفاف فيكون مجموع هذه المراكز ٢٥ مركزا للرسو . الا ان المرفأ يستوعب اكثر من هذا العدد بقليل .

اما مكسر الامواج فيقسم ثلاثة اقسام كل منها يوازي احد احواض المرفأ الثلاثة ، وقد تم بناء كل قسم مع الحوض المقابل له .

يبلغ طول القسم الاول ٨٥٠ مترا وعلوه ٤،٥٠ امتار ، وطول الثاني ٤٥٠ مترا وعلوه ٧ امتار وهو ذو حائط عمودي . اما الثالث فيبلغ طوله ٨٠٠ متر وعلوه ٧ امتار وحائطة منحن .

ويستطيع القسمان الاخيران كسر الامواج الضخمة التي ترتفع الى علو ٦ امتار والتي لا يرتقب تكوينها الا مرة كل خمسين سنة . اما الاول فهنالك مشروع (!) لمساواته لجهة العلو بالقسمين الباقيين .

التجهيزات الآلية

اولى اسباب مرض المرفأ هو النقص في التجهيزات التي لا تؤمن سوى ٤٠ في المئة من الحركة العامة وهي تنحصر في التجهيزات الآلية، وشبكات المياه والكهرباء والمجارير والهاتف . وتتوقف حركة المرفأ على الآليات المتوافرة فيه وهي آليات كهربائية ثابتة عددها ٣٤ منها ٤ اوناش رصيف بقدرة ٦،٣ اطنان ورفع ٣٦ مترا اثنان منها مثبتان على الرصيف الرقم ٩ والاخران على الرصيف الرقم ١١ . وونشان دواران بقدرة ٦ اطنان ورفع ٨ و ٩،٢٤ امتار وهي تستعمل للفوسفات على الرصيف الرقم ٦ . وونشان آخران على حمالات بقدرة ٣ اطنان ورفع ١٨ و ٢٧ مترا ، يستعمل احدهما على الرصيف الرقم ٣ والاخر على الرصيف الرقم ٦ وهما قديمان .

ـ ١٤ ونشا بقدرة طنين ورفع من ٥ الى ١٣ مترا تستعمل في المستودعات .

ـ ٧ رافعات متحركة بقدرة طن وطن ونصف طن مركزة في المشاغل والمستودعات المختلفة .

ـ جسران متحركان قدرة كل منهما طنان ، احدهما في مرآب الصيانة والاخر في مشغل الحدادة .

ـ ثلاث بكرات بقدرة طنين .

اما الآليات العائمة فهي :

ـ الونش العائم بقدرة ١٢٠ طنا ورفع ٢٨ مترا .

ـ الونش العائم بقدرة ٥٠ طنا ، قديم لا تستعمله شركة المرفأ الا نادرا .

ـ ونشان عائمان صغيران بقدرة ٤ و ٦ اطنان تجرهما قاطرات .

وهنالك الآت رافعة سيارة، وتشمل هذه الفئة الاوناش المتحركة وعددها ١٩ بين كبير وصغير ، وونش ـ رفش و ٧٧ رافعة ذات شوك .

وتتألف آليات النقل من ١٤ شاحنة و ٥٧ قاطرة و ٤٨٦ مقطورة .

وهنالك ايضا تسع آليات رافعة متحركة وآليتان مختلفتان و١٢ سيارة مختلفة كذلك .

وهذه الآليات لم تعد صالحة لمرفأ مثل مرفأ بيروت يفضله كثير من شركات الملاحة ومجهزي السفن على غيره من مرافىء المنطقة .

المرفأ الناقص

من اجل ذلك ، اعلن في مطلع السنة الماضية انه خصص ٦ ملايين ليرة لشراء آليات حديثة . لكن المطلعين على اوضاع المرفأ قالوا : انه تم شراء ٣٠ قطعة، يعمل منها ١٢ الى ١٤ قطعة والقطع الباقية هي في المرآب مع غيرها من القطع القديمة او تلك التي هي قيد الاصلاح، لذلك ، وفي هذا الصدد ، ومن خلال دراسة تحليلية وضعها المسؤولون في شركة استثمار مرفأ بيروت، المهندس منح البزري والسيد سليم قزح والمهندس رفيق فقيه ، في اواخر ١٩٧٣ نجد ان النقص هو الآتي :

١ ـ رافعات قدرة ٢،٥ طن :
يلزم ٦٥ رافعة :
في المرفأ ٧٤ منها ٣٦ معطلة و ٣٨ صالحة للاستعمال ، وهنالك ٢٨ رافعة قيد الطلب .

٢ ـ رافعات كهربائية قدرة طن ونصف طن.
في المرفأ ٢٤ والمطلوب ٤٢ .

٣ ـ رافعات متحركة بقدرة ٦ الى ٨ اطنان :
في المرفأ ١٢ رافعة ، اثنتان معطلتان ، والرافعات الباقية يمكن استخدامها بنسبة ٥٠ في المئة ، النقص هو ٨ رافعات ، اثنتان بصـ فقط تحت الطلب .

٤ ـ جرارات للنقل الاوتوماتيكي الحاجة للعام ١٩٧٣ هي الـ جرارا .
في المرفأ ١٥ جرارا صالحة بنسبة ٦٦ في المئة اي ١٠
وجرارات بنسبة ٥٠ في المئة اي ١
و ٣ جرارات بنسبة ٦٦ في المئة اي ٢ .
فيكون مجموع ما هو صالح ١٢ يجب شراء ١٠ جرارات و٥٠ قاطرة

٥ ـ الشاحنات :
هنالك حاجة الى ثماني شاحنات متوافرة منها ٧ ، اثنتان معطلتان مطلوبة ٣ شاحنات .

٦ ـ اوناش قوية :
متوافرة ثلاثة ، والمطلوب ونشان اخران قدرة كل منهما طنا .

٧ ـ اوناش صغيرة بقدرة ٦ الى ٨ اطنان :
متوافرة ١٣ ونشا ، ثلاثة منها معطلة تبقى الحاجة الى ٥ اوناش جديدة .

٨ ـ اوناش للرصيف :
مطلوب ونشان لكل من الارصفة ٧ و ١٠ و ١٢ و ١٣ .

اضافة الى الحاجات المتقدمة لحظ التحليل الحاجة الى آليات جديدة بعضها طلب من شركات اجنبية تقديم عروضها في ذلك والبعض الآخر ما زال قيد التداول ، وهذه الآليات هي :

١ ـ ناقلات معززة بالاحزمة Transporteurs à courroie
يجب انشاء ٣ محطات للتسلم ومحطتين للتسليم لذلك يجب شراء

تجهيزات الآليـة تـؤمـن ٤٠٪ فقـط من الحركة

ـوعات تتألف كل منها من ٣ الى املات افقية ، طولها ستة امتار ، عـة محورها متـر في الثانية ، ل الحـزام متـر ، وعـرضه ٦٠ تيمتـرا الافضل ان يكون من جلد عـز .
واضافـة آلـة للتحزيـم Gerbour ارتفاع متر الـى ٥ امتار .
٣ - الواح خشبية Palettes اضافـة الى العشرة آلاف لـوح شبي الملحوظـة للعمل خلال ١٩٧٣ ب شراء ٥٠ الف لــوح اضافي . ظرا الـى ارتفاع سعر الخشب ، حظ الدراسة شراء الواح بلاستيكية قبل ارتفاع سعر البلاستيك) اذا ، عتراف شركة استثمار مرفأ بيروت في دراستها التحليليـة السرية) عدم مفعول التطمينات الاعلامية : اعيا وتلفزيونيا وتنهار الادعاءات ن ان ازمة المرفأ حلت ، وان الادوات الآليات اللازمة قد توافـرت .
من جهة اخـرى ان التجهـيزات باقية ليست اقل حظا من التجهيزات ليـة .

شبكات المياه والكهرباء والمجارير والهاتف

في دراسة اعدها المهندسون جوزف اروفيم وطارق كبارة وانطوان رباط ميشال خزامي وعلي حلاوي وريمون يتالي نقرأ ما يأتي :
« ١ - شبكات مياه الشرب ومياه الاطفاء :
لا يـوجد حاليا خزان مياه خاص المرفأ ويتم تمويـن الاخير بهـذه المياه من خـزان الاشرفية . اما انشاءات المياه فتنتهي بحنفيـات على كل الارصفة التي تمون البواخـر بمياه الشرب ، وهنالك خط ركيسي يمون الحوض الثالث .
٢ - شبكات الكهرباء والانارة :
الطاقة الكهربائية للمرفأ مؤمنـة حاليا بواسطة شبكة الكهرباء العامة ولا وجـود لمحطات خـاصة بتوليـد الكهرباء العامة ولا وجود لمحطـات خاصة بتوليد الكهرباء عند الضرورة وفي حالات الطوارىء .
اما شبكات الانارة فهي متوافـرة في مختلف قطاعات المرفأ بواسطـة اجهـزة الانارة الحديثة على بخـار الزئبق .
٣ - شبكات المجارير :
ان المياه المبتذلة ، كذلـك مياه السيلان العائـدة الى قسم كبير من المدينة ما زالت تصب في احواض المرفأ ، فهنالك مجرور يصب فـي الحوض الاول ومجـرور آخـر كبيـر يصب في الحوض الاول ومجـرور آخر كبير يصب في زاوية بين الرصيفين الرقم ٩ و ١٠ من الحوض الثالث .
٤ - شبكة الهاتف : شبكة الهاتف معممة في المرفأ حيث يمكن الاتصال بالبواخـر بواسطة تمديدات مقامـة على الارصفة » .

المستودعات

يتبين من الدراسات الموضوعـة ان هنالك نوعية من المستودعات :
- المستودعات المخصصة بالبضائع العاديـة .
- والمستـــودعـــات المخصصة بالبضائـع غير العاديـة .
١ - المستودعات العاديـة :
وتقسم ايضا قسمين : المستودعات الجمـركية والمنطقـة الحرة ، وهـذه المستودعات منهـا مـا هـو مسقوف ومنها ما هـو مكشوف .
وتبلـغ مساحـة المستودعـات الجمركية ١٧٧٩٠٠ متر مربـع منهـا ٩٤٢٠٠ متر مربع مستودعات مسقوفة ، و ٨٣٢٠٠ متـر مكشوفـة .
وهنالك مستودعـات في المنطقة الحرة تقوم شركـة ادارة واستثمار مرفأ بيروت باستثمارهـا مباشرة وتخزن فيها البضائـع لقاء رسوم وهي بالتالـي مستودعـات عامـة مساحتها ٥٣٩٥٠ مترا (المسقوفـة ٢١٧٠٠ متر والمكشوفة ٣٢٢٥٠ مترا) .
كذلك هنالك مستودعات تؤجـرها ادارة الشركـة الـى بعض التجار يتصرفون بها لحسابهم الخاص ، تضاف اليها المستودعات التي يبنيها التجار فوق اراض في المنطقـة الحرة يستأجرونها لهذه الغايـة ، وهـي تعـرف بالمستودعـات الخـاصة ومساحتها ٥٣٢٥٠ متـرا ، مساحـة المكشوف منها ١٠٠ متـر فقط .
اما مساحة المنطقة الحرة فهـي ٣٢٠ الف متـر فقط .
المستودعات غير العادية هي عبارة عن مستودعات الفوسفـات واحـد منها على الرصيف ٦ مساحته ١٨٠٠ متـر مربع والثـانـي فـي الحصة الرقـم ٥ من المنطقة الحرة مساحته ٢٤٠٠ متـر مربع . ويقدر استيعاب المستودعين بعشرين الف طن مـن الفوسفات . ويضاف الى مستودعات الفوسفات مستودع للاخشاب مساحته ١٢٠٠ متـر يقع خلـف الـرصيف : الرقم ١ ، ومستودع للسيارات يقع بين الحوضين الاول والثاني ، وهو ذو طبقتين ، مساحة السطح ٢١٠٠ متـر والطبقة الاولى منه مساحتهـا ٢٥٦٠ مترا والارضية ٧٠٠ متر وهناك ايضا خمسة مستودعات للمواد الملتهبة مساحـة كـل منهـا ٤٢٠ مترا ، ومستودع للحوامض مساحته الاجمالية ٩٨٠ مترا .
اما المباني المتوافرة في المرفأ فهي مبنـى الادارة ومبنى الجمرك ومبنى المكاتب الفنـية ومبنـى المكاتـب الادارية ومبنى المحفوظات ومبنـى مرآب الاطفاء ومباني مشاغل صيانة المعدات الارضيـة والمحطـة البحريـة ومبنى مخصص برئـاسة الميـنـاء ولدائرة المنائـر اضافة الـى مباني المصلحـة الصحية وسكـك الحديد ومصلحـة الهاتف .

الطرقات والمداخل وسكك الحديد

يتصل مرفأ بيروت بمحطة لسكـة الحديد هي محطة مار مخايل بواسطة خط حديدي يسمح بمـرور القاطرات العريضة والقاطـرات الضيقة لكـن ١٠ في المئة فقط من البضائع تنقـل بواسطة سكك الحديـد ، والباقـي بواسطة الشاحنات التي تدخل المرفأ عبر بوابته التي تصلـه بالشارع المعروف باسمه والذي يحيط بكامل حـدوده .

الاهراءات

هنالك اهراءات للقمح وتتألف من صوامع كبيرة وصغيرة سعتها حاليا ١٠٥ آلاف طن ، كمـا ان هنالـك تفكيـرا في زيادة عـدد الصوامـع بحيث تستوعب ١٢٠ الف طن .
ويقول المهندس مالك سلام حـول الاهراءات : « ان ركائـز الاساسات تتحمل اضافة طبقات علـى البناء ولست ادري لماذا لم ينفذ المسؤولون هذا البناء ، على ان تخزينها بالقمح يوفـر اموالا على البلاد ، ولولا وجود الاهراءات لكـان اللبنانيـون دفعـوا ثمن القمح غاليا » .
وتستقبل الاهراءات الحبوب اما في اكياس او على سطح الكميونات او في سكك الحديد En Vrac الى ذلـك هنالـك ست شفاطـات تتصل كـل ثـلاث منهـا بجهـاز لتفريغ البواخـر وناقلات الحبوب ، وتبلغ قدرة تفريـغ كـل شفاط ٢٠٠ طن في الساعة .
ان الاعمـال التي تجري حاليا في المرفأ موزعـة على ٤ قطاعات لكـل منها رئيس . والفكـرة مـن هـذا التقسيم كانت في الاساس تحويـل كل قطاع الى اعمال مستقلة وادارة مستقلة تعمل كل النهـار : لكـن الاختبارات اظهـرت فشل هـذا التقسيم ، ربما بسبب الاشخاص الذين على رأس كل قطاع : وتقول الدراسة « ان رئيس القطاع يجـب الا يقوم بكل الاعمال » .
وعوض ان يصبح كل قطاع مستقلا بآلياته وادواتـه التي يجب ان يتم توزيعها في شكـل سريع وتعمـل بفاعلية داخل كل قطاع ، فقـد لوحظ ان ما يحصل هو العكس تمامـا ، بحيث ان رؤساء المستودعات ورؤساء التخزين واحيانا بعض الزبائن كانوا يراجعون المكاتب المركزيـة للاقسام للحصول على مساعدات منها .
وتضيف الدراسة ، على سبيـل المثال : « ان هيئة التخطيط تتألف من مهندس رئيساء وثلاثة معاونين ، والاربعة يقضون ٩٥ فـي المئة مـن وقتهم في الرد على الهاتف . وهكذا تنعدم اعمال الهيئة » .
« مـن جهة ثانيـة لا توجد اي معلومات تحليليـة حـول الطريقـة التي يتم بها العمـل ، لذلـك ، فان هيئة التخطيط لم تستطع وضع اي خطة لتحسين سير الاعمـال ، وهذا الامـر ضروري لخفض كلفـة التفـريغ والخزن والشحن ، على البضائع وهذا يتم :
- اما بخفض عدد الآليات او عدد العمال في عمل معين ومحدد .
- واما بالافادة من كامل وقـت العمـال والآليات والمستخدمين .
- واما بالضغط علـى البواخـر للاسراع في التفريغ ، لان هذه العملية هي غالبا بطيئة ، وبذلك تخفض ساعات العمل الاضافية .
الحقيقة ان « المرفأ المريض » في حاجة الى علاجات متعددة من تجهيزات وتنظيمات ، ولكنه في حاجة اساسا الى طبيب يشفيه . فهل تكون سنة ١٩٧٤ سنة استفحال المرض ام سنة بداية المعالجة ؟

ميشال مرقص

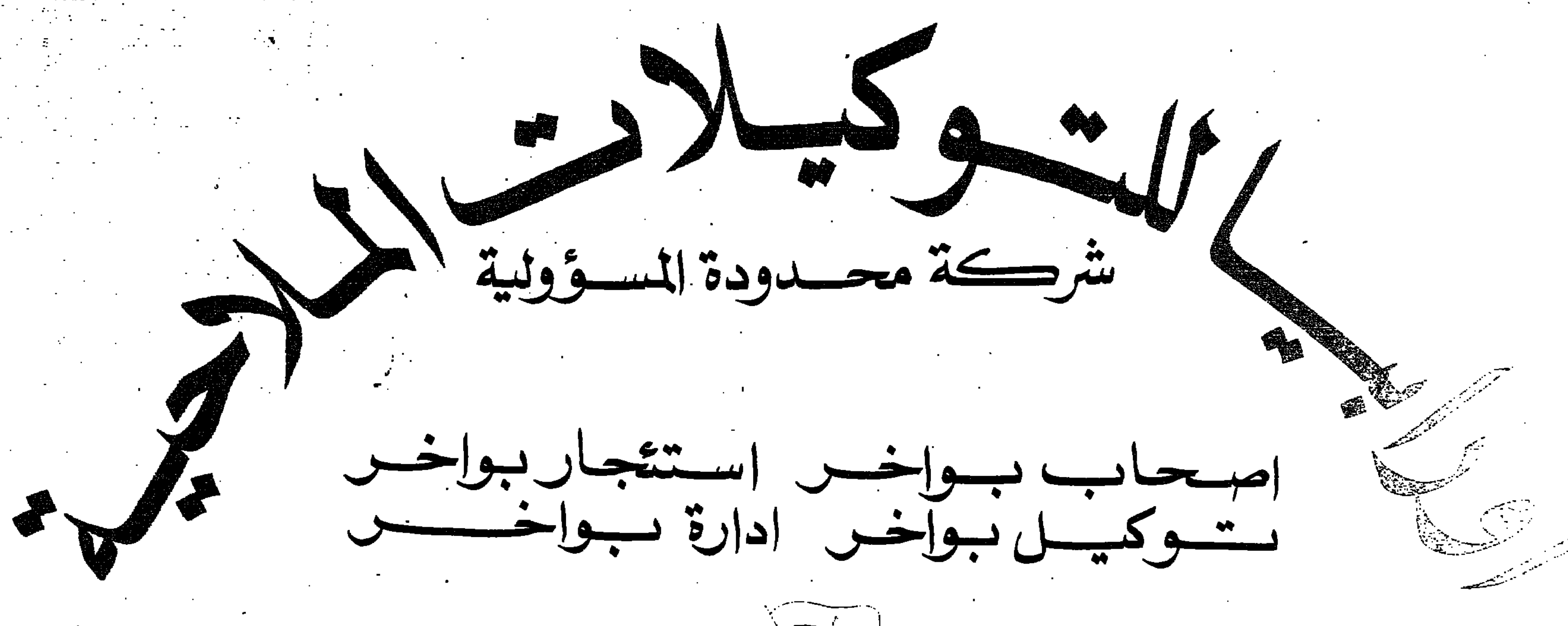
الحركة : خف الضغط وتراجع اخراج البضائع

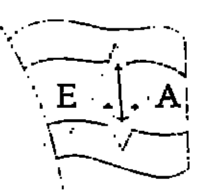
سجلت حركة المرفأ اوائل الاسبوع الماضـي خفضا فـي عدد البواخـر المنتظرة خارج احواض المرفأ الثلاثة : فوصل عددها الى ٣٩ يوم الاربعاء ٢٠ شباط بعدما كان ٦١ قبل أسبوع .
وبلغ عدد البواخـر ، التي تشكل كامـل حركة المرفـأ ، اقصاه يـوم الخميس ١٤ شباط اي ١٣٤ باخرة في مقابل ١١٣ يوم الاربعاء ٢٠ منه .
وقيل ان السبب في ذلك يعود الى ان اللجنة الثلاثية التي تألفت مطلـع الاسبوع الماضي لمعالجة ازمة الازدحام استطاعـت تنشيـط الحركة داخـل المرفأ والعمل على تخفيف الازدحام وبالتالـي تقليـص مـدة انتظـار البواخر . كما قيل ان شركات النقل البحري الغـت رحلات مقررة الـى بيـروت ، بسبب الازدحام ، الامـر الذي خفف الضغط عن المرفأ .
أما حركة الحمولة فارتبطت بعـدد البواخـر ففي حيـن بلغت حمولـة البواخر التي هي خارج المرفأ ٧٣٥٠٨ اطنـان يوم الخميس ١٤ شبـاط ، تدنت هذه الحمولة الى ٤٥ الف طن يوم الثلثاء ١٩ شباط . ويراوح حجم الحمولة للبواخر المسجلة بين ١٩ و ٢١ الف طن والبواخر داخل المرفأ بيـن ٤ و ١٣ الف طن .
في مقابل ذلك كان اخراج البضائع من العنابر والارصفة متدنيا فتراوح حجمها بين ٦٧٢٤ طنا و ٨٤٣٧ طنا .
م .

حركة البواخر فـي المرفأ بين ١٣ و٢٠ شبـاط

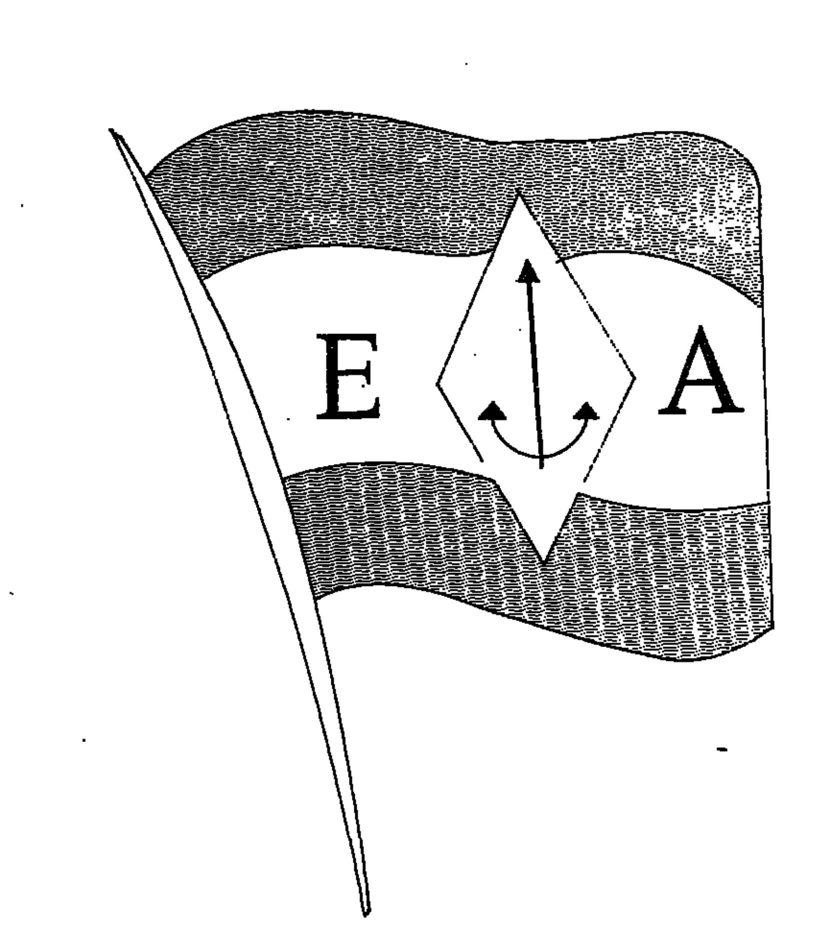
العدد/اليوم	الاربعاء ١٣ شباط	الخميس ١٤ شباط	الجمعة ١٥ شباط	السبت ١٦ شباط	الاحد ١٧ شباط	الاثنين ١٨ شباط	الثلثاء ١٩ شباط	الاربعاء ٢٠ شباط
داخل المرفأ	٢٥	٢٤	٢٢	٢٥	٢٥	٢١	٢٣	٢٣
من دون شغل	١٧	١٣	١٥	١٢	١٣	١٥	١٥	١٦
خارج المرفأ	٦١	٥٩	٥٨	٥٥	٥١	٥١	٤٥	٣٩
مسجلة	١٩	٢١	١٨	١٨	١٨	١٧	٢١	١٩
مسافرة	٦	١١	٨	٧	٨	٨	١٠	٩
منتظرة	٢	٦	٥	٧	٦	٤	٣	٤
راجعة	–	–	٢	٢	١	–	١	–
للتسجيل	–	–	٢	–	١	٢	–	٢
المجموع	١٣٠	١٣٤	١٣٠	١٣٦	١٣٢	١١٨	١١٨	١١٣
حمولة البواخر خارج المرفأ (طن)	٦٦١٦٦	٧٣٥٠٨	٧٢٣٦٢	٦٨٨٢٤	٦٥٦٦٧	٦٣٧٤٨	٤٥٠١٠	٤٩١٢٣
حمولة البواخر داخل المرفأ (طن)	١٢٥٩٧	٨٥٦٠	٨٤٨٥	٧١٥٩	٥٠٩٢	٤٥١٢	٤١٢٤	٧٥٠٤
حمولة البواخر المسجلة (طن)	٢١٦٨٨	٢١١٠٨	١٩٦٨٧	١٨٣٥٧	٢٠٥٠٧	١٩٩٥٧	٢١٢٧٧	١٩٠١٧
البضائع التي أخرجت من العنابر والارصفة (بالطن)	٨٤٣٧	٦٤٩٠	٧٩٠٠	٦٧٢٤	–	٧٨٣٠	٧٩٠٦	[illegible]

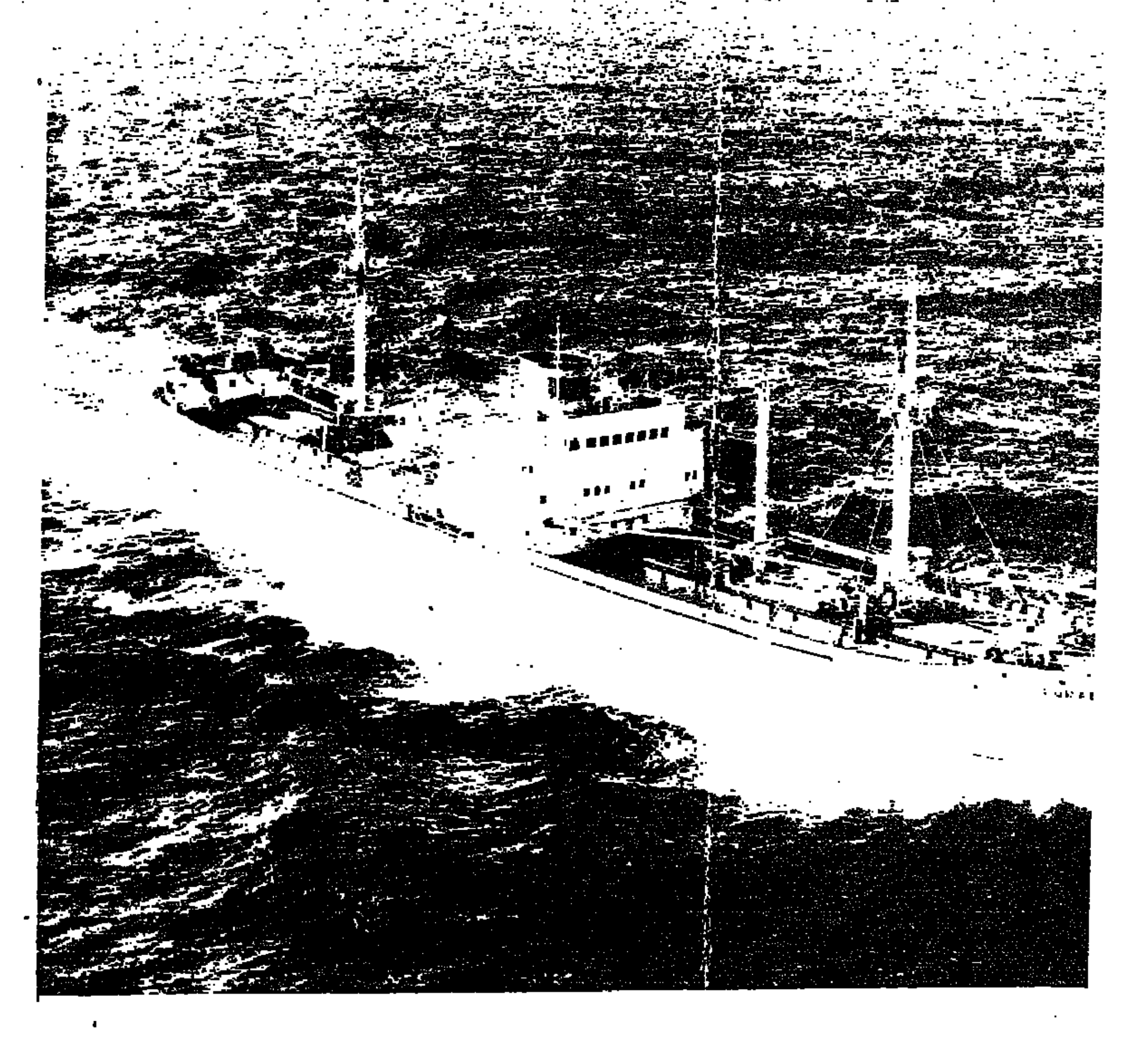
هكذا من الأصل





بواخرها ترفع العلم اللبناني فوق كل البحار وتشكل همزة وصل بين اوروبا والعالم العربي





قسم الامتلاك :

تملك الشركة ٦ بواخر شحن حمولتها الاجمالية ٣٢،٦٥٦ طن بضاعة وهي البواخر :

« أورابيا » ٥٨٠٠ طن
« أورابيا ستار » ٥٨٦٢ طنا
« أورابيا سكاي » ٤٧٩٣ طنا
« أورابيا سن » ٤٧٩٣ طنا
« سنترا » ٥٧٠٠ طن
« سنترا ستار » ٥٧٠٨ أطنان

تمر بواخر الشركة عبر كل موانىء القارة الاوروبية ماخرة عباب بحر الشمال وبعض الموانىء الاسكندينافية •

كما تمر في موانىء البحر الابيض المتوسط وخصوصا الموانىء العربية حيث تشكل همزة الوصل تجاريا بين الدول الاوروبية والدول العربية، كما يدل على ذلك اسمها •

وتعمل هذه البواخر عبر البحار رافعة العلم اللبناني بكل فخر واعتزاز •

قسم الاستئجار :

نظرا الى تطور أهمية الملاحة ومسايرة من الشركة لهذه الاهمية واستجابة منها لرغبة العملاء الكرام والحفاظ على جدية العمل وسرعته ، تضم الشركة قسما خاصا باستئجار البواخر ، وهي تستأجر ١٣ باخرة لمدة طويلة ذات حمولة اجمالية مقدارها ٤٢،٥٣٩ طن بضاعة •

وتنتشر هذه البواخر لنقل البضائع من والى موانىء بحر الشمال والبحر الابيض المتوسط والبحر الاسود •

قسم التوكيل :

وانسجاما مع الانطلاقة الرائعة والنجاحات المتوالية التي حققتها شركة أورابيا وتحققها، بفضل ثقة الزبائن الكرام ورغبة منها في استمرار التقدم والازدهار وزيادة المبادلات التجارية ، تعمل شركة أورابيا وكيلة لخطين ملاحيين عالميين هما :

- الخطوط الملاحية العالمية « فيب دوتش سيريداري روستك » D.S.R. LINES التابعة لحكومة المانيا الديموقراطية حيث تستقبل الشركة ما يعادل ١١٠ بواخر سنويا •
- الخطوط العالمية الملاحية « ماهارت » التابعة لحكومة المجر الشعبية وتستقبل الشركة ما يعادل ٩٠ باخرة سنويا •

قسم ادارة البواخر :

انطلاقا من الصلات العملية القوية التي اقامتها شركة اورابيا في أوروبا والعالم العربي ، بفضل خبرتها الطويلة ولوجود اخصائيين عالميين لادارتها في بيروت وممثليها في الخارج ،

وحيث أن ادارة البواخر ميدان جديد بالنسبة الى رأس المال العربي ، يسر شركة أورابيا للتوكيلات الملاحية ، بكل اعتزاز ، ان تضع امكاناتها التقنية وخبرتها الطويلة واختصاصييها في ميدان الملاحة لخدمة استثمار رأس المال العربي في الميدان البحري • ويسرها أيضا أن تعلن انها على استعداد تام للمشاركة ، مع من يرغب ، في شراء باخرة ، أو ادارتها لمصلحته أو اسداء المشورة وطريقة العمل بالنسبة الى هذا الميدان الجديد •

أورابيا عنوان الثقة
أورابيا في خدمة الجميع
أورابيا للتوكيلات الملاحية ش.م.م

التلفون ٢٤٠١٨٠-٢٤٠١٨١-٢٤٠١٨٢-٢٣٠١٨٢
العنوان البرقي « رابيامار »
أرقام التلكس ٢٥٨٨٠-٢١٧٢٧-٢٠٦٧٠

الحوض الرابع بعد الخامس والسادس؟

مدير مرفأ الهافر : الحوض يفقد فعاليته سنة ١٩٨٠

بواخر تنتظر دورها لتدخل المرفأ وتفرغ حمولتها .

عام ١٩٧٣ بلغ عدد السفن البخارية التي دخلت مرفأ بيروت ٣٠٠٢ بواخر في مقابل ٣١٨٧ باخرة عام ١٩٧٢ ، وكان هذا العدد ١٩٠٠ باخرة عام ١٩٥٨ .

وعلى رغم النقص في عدد البواخر زادت حدة الازدحام في المرفأ خلال العام ١٩٧٣ بالنسبة الى ما كان عام ١٩٧٢ .

وزاد حجم البضائع المفرغة في المرفأ عام ١٩٧٣ بنسبة ٢٤٧ في المئة عما كان عام ١٩٥٨ في حين تضاعف حجم البضائع المشحونة منه .

اما الركاب فيتجاوز عدد المغادرين منهم عدد القادمين فارتفع عدد هؤلاء من ١٣٠ الفا عام ١٩٥٨ الى ٦٦٢ الفا عام ١٩٧٢ ثم انخفض الى ٥٠١ الفا عام ١٩٧٣ ، كذلك ارتفع عدد المغادرين من ١٥٧ الى ٥٢٨ الفا في الفترة نفسها ثم انخفض الى ٤٤٨ الفا عام ١٩٧٣ بسبب ازمة ايار وحرب تشرين الاول . وهذه الزيادات التي طرأت على حركة مرفأ بيروت ، خلال السنوات الست عشرة الماضية كان لا بد أن يرافقها توسيع في مرفأ بيروت ، فكان الحوض الثالث . وفور الانتهاء من هذا الحوض اشار المعنيون بشؤون المرفأ والنقل البحري الى ضرورة انشاء حوض رابع في اسرع وقت الا ان هذا المشروع لم يتحقق، وبات المرفأ في حاجة الان الى ثلاثة احواض رابع وخامس وسادس .

في الخطة السداسية

وكانت الخطة السداسية لحظت مبلغ ٣٥ مليون ليرة تصرف بين ١٩٧٤ و١٩٧٧ للحوض الرابع وتوابعه، اضافة الى تحسين المرافىء اللبنانية الاخرى . وبالفعل استقدمت شركة انكليزية لدراسة أوضاع المرفأ والتجار وحركة النقل البحري لتضع تقريرا ذا شقين : الاول يتعلق بالحلول السريعة التي من شأنها التخفيف من ازدحام البواخر في المرفأ وتسهل العمليات داخله . والثاني يتعلق بتنفيذ الحوض الرابع .

تضارب الآراء حوله

والاراء حول هذا الحوض متناقضة ففي حين يعتبر السيد رزق الله ثابت أمين سر الغرفة الدولية للملاحة : « ان الحوض هو ضروري لاستيعاب السفن الراسية الان خارج المرفأ وحل ٧٠ في المئة من المشكلة القائمة حاليا مما يخفف عن المستهلك اللبناني رسوم الازدحام» يرى نائب رئيس لجنة توسيع مرفأ بيروت وتطويره المهندس مالك سلام انه ليس ضروريا التركيز حاليا على انشاء الحوض الرابع واهدار ١٥٠ مليون ليرة من دون دراسة « فالمشكلة الحالية ليست مشكلة ازدحام بواخر ، بل هي أزمة تكديس بضائع في المرفأ ، والسبب يعود الى بعض التجار يستعمل المستودعات للتخزين بضاعته بدلا من نقلها الى مستودعات داخل البلد ، ذلك أن رسوم التخزين داخل المرفأ هي أقل بكثير من كلفة التخزين داخل البلد ، لا بل في اي مرفأ في العالم ، فهنالك تجار ياتون ببضائعهم من كازا بلانكا ويخزنونها داخل مرفأ بيروت » وبالتالي فان ٨٥ في المئة من بضائع المنطقة الحرة تعود وتدخل السوق اللبنانية » ، وهو يضع اللوم على التجار واصحاب شركات الشحن والبواخر الذين يتقاضون ٥٧ في المئة من رسوم التجريم ، فبقدر ما يتسع المرفأ تدخله ويستفيد هؤلاء ... » .

وأضاف ان شراء المعدات اللازمة لتطوير العمل في المرفأ امر ضروري « لان ٧٥ في المئة من المعدات الموجودة حاليا هي غير صالحة للعمل » . وقال « ان التنبوء بحدوث ازمات ، كما حصل السنة الماضية ، هو أمر مستحيل ، وقد يتعرض اي مرفأ في العالم لمثل هذا الازدحام وهذا امر طارىء ، ثم أن ما يزيد في حدة الازدحام عندنا كون البواخر التي تقصد الينا غير مجهزة للتفريغ في الايام الممطرة ، وهي ترفض هذا النوع من التجهيز » .

وتحدث عن الداعين الى انشاء الحوض الرابع فطالبهم بابراز دراسة فنية لذلك ، وقال أن الدراسة التي وضعها مدير مرفأ الهافر في فرنسا « ليست دقيقة وفيها تناقضات ، لانه زار مرفأ بيروت لمدة ٥ أيام ووضع تقريرا في ١٢٠ صفحة » ! . وأضاف « لو بدىء بالحوض الرابع اليوم لاحتاج الى ٧ سنوات لينتهي » .

خطر الاحكام النهائية

ورد السيد رزق الله ثابت : « أن اطلاق مثل هذه الاحكام ، حول عدم الحاجة الى الحوض الرابع اليوم ، من شأنه ان يحول انظار مجهزي السفن الى مرافىء أخرى خصوصا بعد اعادة فتح قناة السويس . اذ أن حكومات الدول في شرق المتوسط تعتمد عن مرفأ بيروت لتحسن مرافئها وتنشىء مناطق حرة فيها . واذا بقيت الحال كما هي الان ، اي دون مباشرة الاشغال في الحوض الرابع فأن مرفأ بيروت يصبح مرفأ لصيد السمك والتزلج المائي، ووجب علينا ، بعدما قضينا ٤٠ سنة على المرفأ ، ان نشتري صنارة تصيد السمك ومنظارا نتطلع من خلاله على البواخر التي تبحر في اتجاه بيروت » .

وأضاف « ان مدير مرفأ الهافر جيرار فرانك لحظ في التقرير الذي وضعه عام ١٩٧١ عن مرفأ بيروت انه ينبغي الانتهاء من بناء الحوض الرابع في اخر ١٩٧٥ وان هذا الحوض يصبح مشلولا سنة ١٩٨٠ ولا يعود اليه دور يذكر وعليه ، يجب أن يتم بناء الحوض الخامس خلال ١٩٨٠ .

ومن مواصفات الحوض الرابع التي لحظها فرانك أن يبلغ طول ارصفته ٩٠٠ متر بينها ٦٠٠ متر للتفريغ البضائع و١٨٠ لبواخر الركاب و١٢٠ لبواخر الحنطة والحبوب والا يقل طول الارصفة في احرج الحالات عن ٧٥٠ مترا » .

م. مرقص

نماذج من بعض الزيادات

ما زالت جمعيات مجهزي السفن في العالم تفرض رسوما اضافية على شحن البضائع الى مرفأ بيروت، لثلاثة أسباب رئيسية يفصلها هذا الجدول :

الزيادة المئوية / البلد	مرسيليا	ايطاليا	بحر الشمال	كندا	شمال الاطلسي	البرازيل	الارجنتين	لندن	هامبورغ وانغرز
تأمين ضد أخطار الحرب	٢٥	٢٥	٣	—	٢٥	٧،٥	٧،٥	٤	٧،٥
زيادة أسعار الزيوت	٣٠	٣٠	٤٠	١٤	٢٢	١٠،٨	١٢	١٥	٢٥
زيادة بسبب الازدحام	٦٠	٣٥–٦٠	٢٠	—	١٥	٢٠	٢٠	٢٥	٤٠
المجموع (٪)	١١٥	٩٠–١١٥	٦٣	١٤	٦٢	٤٣،٣	٤٠،٥	٤٤	٧٢،٥

اثر الزيادات في الرسوم على وضع الشحن الى بيروت

الزيادات التي تسبب فيها ازدحام البواخر في المرفأ ، والتي اضافتها شركات الشحن الى رسومها المقررة الى بيروت، كانت لها تأثيرات سلبية انعكست على حجم البضائع المستوردة وعلى عدد الرحلات التي تقوم بها البواخر ومن ثم على المستهلك اللبناني .

وسأل « النهار الانمائي » عددا من وكلاء البواخر اللبنانية والاجنبية من مدى تأثير هذه الزيادات على الاوضاع في المرفأ وحصل على الاتي :

قال رئيس الغرفة الدولية للملاحة السيد موريس مرقدة « أن الازدحام اذا استمر من دون معالجة جذرية، خصوصا تجهة تنفيذ المشاريع المقترحة كالحوض الرابع ، فان عواقبه تهدد مركز المرفأ وتفقده اهميته في المنطقة . اذ ان انتظار الباخرة بين ١٥ و٢٥ يوما ليأتي دورها وتفرغ حمولتها من شأنه خفض رحلات البواخر والحفاظ على ارباح الباخرة التي تتقاضى زيادة ٨٠٠ الى ٤٠٠٠ ليرة عن كل يوم انتظار » . وقدر الاعباء الاضافية التي يتحملها المستهلك من جراء هذا الوضع بـ ٢٠٠ مليون ليرة سنويا .

وذكر ادمون خوري، صاحب ووكيل بواخر لبنانية واجنبية : « ان الزيادات بلغت ١٠٠ في المئة بسبب الازدحام و١٥ في المئة تأمينا للحرب و٢٠ في المئة بدل ارتفاع اسعار النفط واعتبر أن بناء العنابر من شأنه حل المشكلة وشكا « من الوساطة التي تلعب دورها في ادخال بعض البواخر لتفريغ حمولتها قبل غيرها » . واقترح تحديد عدد البواخر التي يمكن استقبالها .

وتساءل عن اسباب استمرار المرفأ على حالته الحاضرة وهي التي تهدد مكانته الاقتصادية في المستقبل ، « فهو اليوم مثلما كانت مرافىء أوروبا عام ١٩٢٠ » . ووضع اللوم على شركة المرفأ « التي تتوافر لها الامكانات المادية ولكنها لا تنجز اي عمل مهم» . وقال ان سعر طن الفيول أويل زاد ٥٠٠ ٪ بعد حرب حزيران ، وأن بقاء الازمة سيحمل شركات ملاحة عدة على تفريغ حمولاتها في أثينا أو كريت أو قبرص أو الاسكندرية واوضح مدير مكتب شركة ابرهيم نقاش وشركاه السيد أمين برقوت « أن الازدحام كان له تأثير مباشر على:

١ ـ اضافة اعباء جديدة على الشعب اللبناني .

٢ ـ تراكم البضائع على أرصفة المرفأ واهمال كميات منها وتركها تحت الامطار ، مما الحق بها اضرارا كبيرة خصوصا الورق والحليب والاقمشة، وادى الى رفع بيعها في الاسواق . وقدر الزيادة الاضافية على اجور الشحن بـ ١٤٠ ٪ .

من جهة اخرى رافقت هذه الزيادة في اجور الشحن البري مما ادى الى شل حركة الترانزيت في الفترة الاخيرة حيث بلغت هذه الزيادة ٢٥ في المئة » .

وطالب باقامة عنابر اضافية .

الاسطول البحري اللبناني : ٥٣ باخرة على ٤ خطوط

بين اللبنانيين والبحر المتوسط صلات ود قديمة وعلاقات صداقة حميمة ، تعود جذورها التاريخية الى عهد الفينيقيين الذين كانوا بناة تجار هذا الشاطىء ورواد بحره الاوائل •

الاسطول التجاري اللبناني، وككل عمل في لبنان ، بدأ صغيرا ثم نما وتطور حتى غدا جديدا يحمل اسم الاسطول البحري اللبناني •

كيف نشأ هذا الاسطول ؟ وكيف تطور وما هو الدور الذي يمثله في خدمة الاقتصاد اللبناني ؟ ثم ما هي مشاكله وما هي حلولها •••• ؟

زمن المراكب الخشبية

نشأة الاسطول : في أوائل العشرينات بدأ الاسطول اللبناني على شكل مراكب خشبية متوسط حمولتها ١٠٠ طن و١٥٠ طنا يتم صنعها محليا في بيروت وطرابلس وصيدا •

وكانت رحلات هذه المراكب تقتصر آنذاك على خطوط تربط بيروت بكل من اللاذقية وبور سعيد وقبرص وفلسطين •

ويذكر أنه كان لهذه البواخر دور مهم اثناء الحرب العالمية الثانية اذ كانت تتولى تأمين المواد الغذائية للبنان في الوقت الذي انعدم وجود السفن الاجنبية • وغالبا ما كانت هذه البواخر تتعرض ، نتيجة هذا الدور ، لمصادرات من الجيش الفرنسي من أجل تأمين المواد الغذائية لرجاله •

لبننة الاسطول البحري : ومنذ مطلع عهد الاستقلال، دخل الاسطول البحري اللبناني مرحلة جديدة • اذ قبيل الخمسينات وبعدها كان الفرنسيون والانكليز والايطاليون يسيطرون على أعمال المرفأ وكان اللبنانيون وكلاء لشركات الملاحة الاجنبية يمثلونها على مستوى متواضع ولقاء خدمات بسيطة • الا ان حصول الاستقلال وتزايد أهمية مرفأ بيروت وتوافر الخبرة البحرية للبنانيين ، كانت عوامل لدخول الاسطول مرحلة جديدة اذ خلقت هذه العوامل حوافز جديدة فتحول اللبنانيون من وكلاء الى اصحاب سفن • ويمكن القول أن الاسطول اللبناني مر في مراحل مختلفة يمكن تقسيمها على الشكل الاتي :

١ – مرحلة وكلاء السفن الاجنبية، وخصوصا الفرنسية والايطالية •

٢ – استئجار السفن وتشجيع اللبنانيين على تطوير اوضاعهم • وكانت أول باخرة لبنانية عبرت قناة السويس بعد حرب ١٩٥٢ هي باخرة استأجرتها شركة أمين غزاوي وأولاده وأسمها «رمسيس»•

٣ – في أواخر الخمسينات بدأت مرحلة شراء السفن وتطورت الرحلات البحرية خارج البحر المتوسط وتفتقت للبنانيين آفاق جديدة بعد نجاح رحلاتهم في نطاق العالم العربي •

وكانت نواة الاسطول اللبناني بواخر شركة فؤاد خياط التي سيرت رحلات الى البحر الاحمر والبحر الاسود ورومانيا وبلغاريا وتركيا •

واستمر الاسطول البحري اللبناني في التطور والنمو حتى بلغ عدد بواخره اليوم من مختلف الاحجام ٥٣ مسجلة في سجلات جمعية أصحاب السفن اللبنانية •

شبكة تلف العالم

ويؤمن الاسطول اللبناني شبكة من الخطوط تربط مرفأ بيروت بمعظم مرافىء العالم وتتولى شحن مختلف البضائع ، المستوردة منها والمصدرة •

أما الخطوط المنتظمة التي تؤمنها السفن اللبنانية فهي :

١ – خط من بيروت الى مرافىء أوروبا الشمالية (غرغور) •

٢ – خط من بيروت الى مرافىء البحر الاسود ورومانيا وبلغاريا (فؤاد خياط) •

٣ – خط من بيروت الى مرافىء أوروبا الشمالية والمانيا الشرقية (شركة أرابيا) •

٤ – خط من بيروت الى ليبيا ومرافىء أفريقيا الشمالية (شركة الريف) •

فضلا عن الخطوط غير المنتظمة مع معظم مرافىء العالم •

دور الاسطول في الاقتصاد اللبناني : يمثل الاسطول البحري اللبناني دورا مهما سواء على الصعيد الاقتصادي أو الاجتماعي •

فعلى الصعيد الاقتصادي ، يؤمن الاسطول عمليات استيراد البضائع وتصديرها عن طريق شحن هذه البضائع من مرفأ بيروت واليه، كما يساهم في المحافظة على النقد في الداخل والحد من النزف المالي الى الخارج •

ولعل أهم ما يقوم به الاسطول التجاري هو الدور الذي يمثله أثناء الازمات أو خلال الظروف الصعبة التي قد تعصف بالبلاد بين حين وآخر ، وأكد دوره لبنان خلال حربي ٦٧ و٧٣ • فقد وضعت السفن اللبنانية نفسها في تصرف القطاعات الاقتصادية اثناء أزمة الحدود بين لبنان وسوريا السنة الماضية •

وتجدر الاشارة الى أن اصحاب السفن اللبنانية وضعوا احدى بواخرهم (فادي) في تصرف الصناعيين اللبنانيين لتأمين نقل بضائعهم من لبنان الى بلدان الخليج العربي ، ابان الازمة المذكورة •

يضاف الى ذلك أن وجود الاسطول التجاري يساهم في خلق مجالات اخرى للقيام ببعض الصناعات الميكانيكية البحرية ومؤسسات تقديم الخدمات المختلفة كالتأمين البحري وغير ذلك •

أما على الصعيد الاجتماعي فان الاسطول التجاري يؤمن مجالات كثيرة لتشغيل اليد العاملة سواء في مكاتب الشركات أو في طاقم ملاحي بواخرها (الباخرة التي تبلغ حمولتها ٣٠٠٠ طن تحتاج الى ٣٠ عاملا على متنها) ، أو في العناصر المهنية والفنية المتخصصة في شؤون البحر اضافة الى العمال الذين يستوعبهم الاسطول في ورش التصليح التابعة له أي مختلف القطاعات البحرية التي تدور في فلك الملاحة البحرية •

مشكلاته وصعوباته

والواقع أن الاسطول التجاري، على رغم التطور الملحوظ الذي حققه منذ نشوئه ، خصوصا منذ مطلع الستينات ، ما زال يواجه صعوبات كثيرة ويعاني مشكلات اساسية باتت تشكل عوائق اساسية تحد من امكان تحقيق مزيد من التقدم•

ولعل أبرز هذه المشاكل وضع مرفأ بيروت في شكل عام وما يعانيه من أزمات تفريغ وازدحام وما ينتج عنها من مضاعفات لا تعوق الاسطول البحري فحسب بل تسيء الى الملاحة البحرية والى سمعة المرفأ عالميا •

كذلك يعاني الاسطول مشكلة عدم حماية الملاحة اللبنانية وتنشيطها ومنع المنافسة غير المشروعة التي تواجهها اضافة الى افتقاره الى العناصر البشرية الكفية والمدربة•

والاسطول اللبناني لا يتمتع بأي تسهيلات أو اعفاءات سواء من الحكومة أو من مرفأ بيروت •

جمعية أصحاب السفن : انطلاقا من هذه المشاكل والصعوبات تنادى عدد من أصحاب السفن اللبنانية الى تأسيس جمعية لهم عام ١٩٦٩ اطلق عليها اسم جمعية « اصحاب السفن اللبنانية » أخذت على عاتقها الدفاع عن مصالح اصحاب السفن وحمايتهم من المضاربات غير المشروعة والعمل والتنسيق مع السلطات المختصة بغية تحسين وسائل النقل البحري •

وتأسست الجمعية بمبادرة من السادة أكوستا ارجيرس وفؤاد خياط وأنور غزاوي •

أما مجلسها الحالي فيتألف من السادة :

فؤاد خياط رئيسا ومحمد مسقاوي نائبا للرئيس وانور غزاوي أمينا للسر وواكل نهيطة أمينا للصندوق واميل زاروبي وحبيب غرغور عضوين •

وتعمل الجمعية على ابراز دور الاسطول البحري في ضوء تزايد اهمية مرفأ بيروت كمرفأ اساسي للبنان والبلاد العربية •

وقامت الجمعية بنشاطات عدة وحققت كثيرا من المطالب ابرزها:

١ – الغاء الرسم الاضافي على البواخر من جراء مخاطر الحرب •

٢ – القضاء على محاولة وضع ضريبة دخل على أصحاب السفن اللبنانية •

٣ – تأمين المحروقات من مادة الغاز أويل للسفن اللبنانية باسعار مخفوضة •

٤ – السعي الى تأمين المحروقات من مادة الفيول أويل باسعار مخفوضة كذلك •

التطلعات المستقبلية

ولدى الجمعية مخططات مستقبلية تعكف على دراستها ووضعها موضع التنفيذ من أهمها :

– العمل على تأسيس خطوط منتظمة لايصال السفن اللبنانية الى مرافىء اميركا الشمالية والجنوبية وافريقيا الغربية والوسطى •

– وضع مخطط لادخال سفن سياحية الى الاسطول لنقل الركاب اسوة ببقية الاساطيل الاجنبية الاخرى •

كما تطالب بتحقيق الاتي :

١ – تخصيص مرأب للتصليحات داخل المنطقة الحرة لتأمين أعمال تصليح قطع السفن اللبنانية وصيانتها •

٢ – اعطاء السفن اللبنانية أفضلية في التفريغ وتخصيص عنابر خاصة باصحابها ، وخفض رسم المرشد •

٣ – تعزيز المدرسة البحرية في المدرسة المهنية •

٤ – انشاء حوض جاف في مرفأ بيروت لصيانة السفن نظرا الى قيمتها الاقتصادية الكبرى •

رأفت بوزكي

ما رأيكم في المرفأ وازدحامه ؟

غزاوي : معهد لتدريب الملاحين

ما هي في رأيكم الوسائل العملية لتعزيز قطاع الملاحة البحرية وتقوية دور الاسطول التجاري اللبناني ؟

ج – هناك وسائل عدة مطروحة لتعزيز قطاع النقل البحري يمكن ذكر أهمها :

أولا : لجهة تطوير المرفأ :

يجب التفكير في انشاء الحوضين الخامس والسادس وعدم الاكتفاء بالتخطيط لانشاء الحوض الرابع مع التشدد على الاسراع في اتمام الحوض الرابع ليستفاد منه في أقرب وقت ، هذا اذا شئنا تجنيب مرفأ بيروت الازمات الحادة والخطيرة خصوصا أنه يمر بفترة ازدهار والبضائع التي تصل اليه تزداد يوما بعد يوم •

ثانيا : لجهة توافر الفنيين: الاسراع في انشاء معهد خاص بتدريب الملاحين اللبنانيين واعدادهم على أعلى مستوى أو عن طريق الاستعانة بخبرة بعض الدول التي تملك أساطيل بحرية كبيرة وتفهم في فن الملاحة البحرية أو محاولة التعاقد مع مدرسين أكفياء للتدريس في المعهد المقترح •

وتجدر الاشارة الى أن الدولة كانت قررت قبل عشر سنين أنشاء معهد لاعداد الملاحين ، الا انها صرفت النظر عن الفكرة بسبب التكاليف الباهظة التي ستترتب عليها • ومعلوم أنه ليس في لبنان سوى فرع صغير في المدرسة المهنية يقوم بتدريس مثل هذه العلوم •

ثالثا : لجهة تشجيع أصحاب السفن اللبنانيين •

١ – منح تسهيلات من الدولة للسفن اللبنانية •

أ – تزويد البواخر اللبنانية بالمحروقات بسعر مخفوض •

ب – تخصيص مرأب بالتصليحات داخل المنطقة الحرة•

ج – اعطاء السفن اللبنانية أفضلية في التفريغ •

أعادة النظر في الاتفاقات الدولية المعقودة بين لبنان وعدد من الدول الشرقية بحيث تشمل بندا يتعلق باشراك الاسطول التجاري اللبناني في عملية النقل •

أنور غزاوي

مكاوي : الازمة ليست جديدة

– ما هي في رأيكم ابرز اسباب الازدحام في مرفأ بيروت، وما هي الوسائل الكفيلة بحل أزمة المرفأ ؟

مما لا شك فيه أن الازمة التي يعانيها مرفأ بيروت ليست جديدة على رغم كبر حجمها ، فهي تتكرر كل سنة ، خصوصا عند حلول الاعياد ، وفي موسم الشتاء بين كانون الاول وكانون الثاني • لكن الحجم الذي أخذته هذه السنة يعود الى اسباب عدة أبرزها :

١ – تعطيل سبعة أيام خلال فترة الاعياد مما شل شركة المرفأ •

٢ – عدم وجود عنابر كافية لاستيعاب الكميات الكبيرة من البضائع •

٣ – اقبال التجار اللبنانيين على شراء ستوكات ضخمة من المواد والسلع ، خصوصا بعد ارتفاع الاسعار في بلاد المنشأ، وجلبها الى مرفأ بيروت الذي لم يكن مستعدا لاستقبال هذه الكميات •

أما الوسائل المقترحة لحل هذه الازمة فيمكن تلخيصها بالاتي:

١ – الاسراع في اتمام الحوض الرابع •

٢ – العمل جديا على تطوير كل من مرفأي صيدا وطرابلس لتمكينهما من استقبال السفن الكبيرة وبالتالي تخصيص كل مرفأ بتحميل أو تفريغ انواع خاصة من الاصناف كأن يكون مرفأ طرابلس مخصصا بتفريغ البواخر المحملة حديدا وفونتا ومشتقاتهما فضلا عن شحن الفوسفات ومرفأ صيدا يمكن ان يتحول اليه قسم من التصنيع الكيميائي القائم في مرفأ بيروت ، وأن تشحن منه كل صادرات لبنان من الفاكهة والحمضيات

٣ – بناء مستودعات جديدة لاستيعاب الكميات الكبيرة من البضائع •

٤ – بناء حوض سياحي حديث ومستقل لان السفن السياحية لها أفضلية التفريغ •

عثمان مكاوي
رئيس مجلس ادارة شركة التفريغ اللبنانية

خياط : دور المبادرة الفردية

– ما هي نظرتكم المستقبلية الى النقل البحري والى الاسطول التجاري اللبناني؟ وما هي الانعكاسات المتوقعة على مرفأ بيروت في حال استئناف الملاحة في قناة السويس ؟

● لا شك في أن المبادرة فردية مثلت دورا بارزا في تنمية الاوضاع الاقتصادية • وحققت نجاحات باهرة في كل القطاعات، أما في قطاع النقل البحري فقد حققت هذه المبادرة انجازات مهمة ، نظرا الى طموح العاملين فيه ، وعلى رغم المنافسة التي يتعرض لها وعدم ايلاء السلطة له كبير اهتمام • وعلى سبيل المثال ، ان الاتفاقات التجارية المعقودة بين لبنان والبلاد الشرقية تشد بها نواقص اذ هي لا تعطي الافضلية في النقل المتبادل لبواخر تحمل علمي البلدين •

واذا ما أردنا أن نحقق لهذا القطاع التقدم ونجعله عنصرا بارزا في خدمة الاقتصاد ، وجب على السلطة العمل في اقرب وقت ممكن لانشاء « مجلس النقل البحري » اسوة بمجلس الطيران المدني على أن يتمتع بصلاحيات تسمح باجراء الدراسات اللازمة واتخاذ التدابير الناجعة ، ويوضع في تصرفه جهاز من الاخصائيين ، على أن يضم ممثلا دائما عن جمعية اصحاب السفن اللبنانيين •

ان لهذا المجلس المقترح ، اهمية كبرى نظرا الى كون لبنان بلدا مستوردا اكثر منه مصدرا •

وتناط بهذا المجلس – في حال انشائه – عملية مراقبة تسجيل البواخر ، بحيث لا تسجل السفن، التي ترفع العلم اللبناني والتي تكون ملكيتها للاجانب ، وكل ما تفعله هذه البواخر هو دفع بعض الرسوم الطفيفة كل سنة لتجديد تسجيلها ، وتولي هاربة عندما يكون البلد في حاجة ماسة اليها•

ومن شأن هذا التدبير المحافظة على الاسطول التجاري اللبناني ومنع نزف النقد الى الخارج •

وانطلاقا من هذا المشروع يتعزز مستقبل النقل البحري والاسطول اللبناني فيصبح قادرا على مواجهة التطورات ، واداء الخدمات للمصدرين والمستوردين اللبنانيين •

وهذا ما حدث عمليا اثناء حرب تشرين حين وضعت جمعية اصحاب السفن اللبنانيين بواخر عدة في تصرف المصدرين والمستوردين ، انطلاقا من شعور القيمين عليها بمسؤولياتهم الوطنية في الظروف الصعبة •

وبالنسبة الى النتائج التي يمكن ان تترتب على عملية استئناف الملاحة في قناة السويس، اقول انها لا تترك اي انعكاسات على وضع مرفأ بيروت ، وما تفعله هو انها تؤدي الى خفض اجور النقل البحرى عالميا •

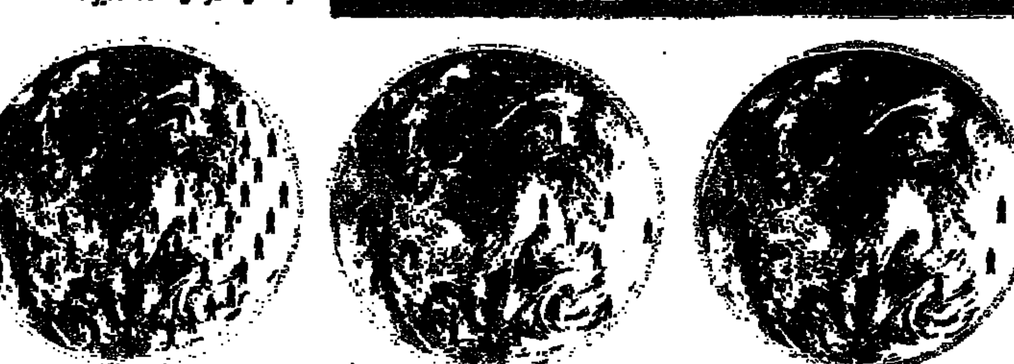
فؤاد خياط
رئيس جمعية اصحاب السفن اللبنانيين

النمو السكاني يعرقل الانماء الاقتصادي

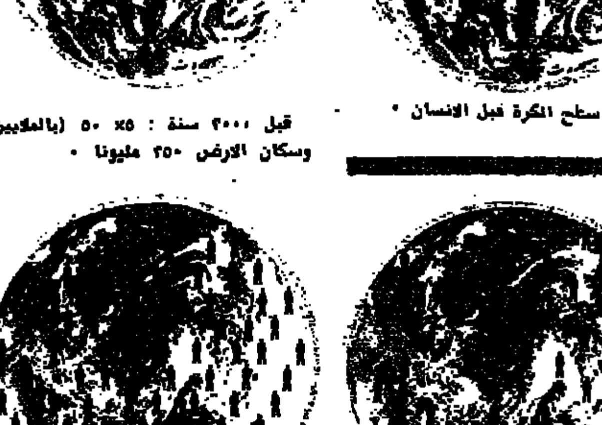


سطح الكرة قبل الانسان •

قبل ٢٠٠٠ سنة : ٥× ٥٠ (بالملايين) وسكان الارض ٢٥٠ مليونا •









الف سنة من بعد : ٧× ٥٠ والسكان ٣٥٠ مليونا •

من بعد ٥٠٠ سنة : ٩ × ٥٠ والسكان ٤٥٠ مليونا •

عام ١٨٠٠ : ٢٠ × ٥٠ والسكان مليار نسمة •

مطلع القرن العشرين : ٣٣ × ٥٠ والسكان ١٦٥٠ مليونا •

السبعينات : ٨٠ × ٥٠ والسكان ٤ مليارات •

قبل الفي سنة كان سكان الارض ٢٥٠ مليونا وفي السنة ٢٠٠٠ يصبحون ٦٫٥ مليارات

توقعت منظمة العمل الدولية ان يصل تعداد سكان الارض اواخر القرن الى ما يراوح بين ٦ و٧ مليارات نسمة ، اي بزيادة تتراوح بين مليارين وثلاثة مليارات على تعدادهم الحالي البالغ اربعة مليارات . فهل تبقى موارد الارض كافية لاطعام هذا العدد الهائل من الناس عند نهاية القرن ... واذا امكن ذلك في خلال الربع الاول من القرن المقبل ، فماذا في الربع الثاني او الثالث ؟

هذه الاسئلة وكثير غيرها حدت المنظمة الى وضع تقرير احصائي تناول بالتحليل الوضع السكاني في العالم بمعطياته الاساسية وظروفه الحاضرة وتحديات المستقبل. ومما فيه : أن سطح الكرة يزيد على نصف مليار كيلومتر مربع، ثلثها فقط اراض بارزة وخمسان من هذه الاراضي صحارى من الرمال او الجليد ، وهي عرفت ظهور الانسان عليها قبل نحو ٢٥٠ الف سنة .

طبعا ، في تلك القرون الغابرة من التاريخ ، لم يكن في الامكان تعداد سكان الارض التي كل ما عليها ، تقريبا ، كان مجهولا من هنا ومن هناك ، الى حين ظهور الحضارات ممثلة في اهرامات مصر قبل نحو خمسة آلاف سنة وسور الصين بعدها بأقل من ثلاثة آلاف سنة الخ ...

مع ظهور الحضارات بدأ التطور يشق طريقه في السياسة والاقتصاد والحرب والنظريات الفلسفية والديانات فكانت ولادة بوذا وكان ظهور المسيحية قبل نحو الفي سنة، يومها ، كان عدد سكان الارض يقارب الـ ٢٥٠ مليون نسمة وكانت الموارد الطبيعية كثيرة كثيرة ، لكن أساليب استغلال هذه الموارد واستثمارها ، في الزراعة خصوصا ، كانت ما تزال بدائية •

الرعاة والصيادون والزراع

بعد ألف سنة من ظهور المسيحية كان عدد سكان الارض وصل الى ٣٥٠ مليون نسمة ، لكن ظروف عيش الانسان لم تتغير كثيرا عما كانت ، الناس في أكثريتها كانت من الرعاة والصيادين والمزارعين البدائيين . اوروبا كانت في اول عهدها مع الكاتدرائيات والفايكنغ كانوا بدأوا يبحرون في اتجاه الغرب حيث بلغوا اميركا الشمالية. خمسمئة سنة من بعد، ارتفع عدد السكان الى ٤٥٠ مليون نسمة وبدأ الانسان محاولاته لاكتشاف سطح الكرة . فاسكو دو غاما لف حول افريقيا ، كريستوف كولومبوس اكتشف العالم الجديد وكوبرنيك لاحظ أن الارض ليست مركز الكون، لكن على رغم هذا التقدم الجزئي بالنسبة الى قلة من افراد موهوبين، كان التخلف ما يزال سائدا الى درجة أن الطاعون الاسود قبض على ثلث سكان اوروبا في سنة واحدة •

العصر الجديد ...

القرون الوسطى كانت ثقيلة على الانسان على رغم ما كان من تقدم في عصر النهضة . الاضطهاد في كل مكان تقريبا ، كذلك الاستغلال والرق والاستبداد والحرمان ، الى أن أطل القرن التاسع عشر ومعه الثورة الصناعية التي أنشأت المعامل وقادت الى تأسيس النقابات . انه عصر جديد ، عصر القطارات والاكتشافات الطبية التي أخذت تقضي على الامراض واحدا بعد آخر ، وهو ، الى ذلك ، كان في بدايته عصر تكوين بشري ، ذلك أن عدد سكان الارض وصل الى مليار نسمة عام ١٨٠٠ ...

ومن مليار نسمة أول القرن التاسع عشر قفز عدد سكان الارض مطلع القرن العشرين الى مليار و٦٥٠ مليونا ، وقفز معه عدد الاكتشافات التي حملت الثورة الصناعية بذورها ، فكان ظهور السيارة والطائرة وكانت التقنية الحديثة . لكن على رغم ذلك كانت مناطق عدة من العالم ما تزال تعاني الجوع والمرض .

... والانسان الآخر

واليوم ، ماذا اليوم في الثلث الاخير من القرن العشرين ؟ ٤ مليارات نسمة تعداد سكان الارض، أي بزيادة مليارين و٣٥٠ مليونا عما كانوا في مطلع هذا القرن .

٤ مليارات نسمة وتغييرات كثيرة أطاحت امبراطوريات وأقامت على انقاضها دولا مستقلة وعالما جديدا مصمما على القضاء على الفقر والحرمان . انه انسان آخر انسان اليوم ، حلمه أن يبني حياة فضلى لاجيال طالعة ، فهل يتحقق الحلم أم تنضب موارد الارض ويتبدد كل شيء ؟

من هنا الاحصاء التاريخي في عرضه المسلسل يتبين الآتي :

أولا : قبل ألفي سنة كان عدد سكان الارض ٢٥٠ مليون نسمة وفي خلال ألف سنة زادوا مئة مليون وبعد خمسمئة سنة زادوا مئة مليون أخرى، أي أنه في خلال ١٥٠٠ سنة لم يزد عدد السكان سوى مئتي مليون نسمة .

ثانيا : قبل خمسمئة سنة كان التعداد ٤٥٠ مليون نسمة وعام ١٨٠٠ صار مليارا ، أي أنه في خلال ٣٠٠ سنة زاد عدد سكان الارض ٥٥٠ مليون نسمة .

ثالثا : ومن ١٨٠٠ الى مطلع القرن العشرين زاد التعداد ٦٥٠ مليون نسمة ، اي أنه في خلال مئة سنة فقط زاد السكان مئة مليون عما كانوا زادوا في ٣٠٠ سنة .

رابعا : وفي ٧٣ سنة فقط من القرن العشرين زاد العدد مليارين و٣٥٠ مليون نسمة في مقابل ٦٥٠ مليونا في المئة سنة التي تفصل أول القرن الماضي عن مطلع القرن الحالي .

من هذه المقارنة يتضح أن النمو السكاني يسير في سرعة مخيفة قرنا بعد قرن وعقدا اثر عقد . واذا استمر هذا النمو ، وهو في التأكيد مستمر ، سيصل عدد سكان الارض في نهاية القرن الى ٦٫٥ مليارات، أي أربعة أضعاف ما كانوا في مطلع القرن العشرين .

الى الآن لا أحد يعرف كم تستطيع الارض أن تطعم من الناس والى أي حد . لكن ، في تقدير بعض الخبراء انه اذا لم يظهر اكتشاف علمي ما، فقد تجد الارض نفسها أمام معضلة اطعام ١٥ مليار فم في عقود آتية ما بعد الالفين .

وجدير بالملاحظة هنا أن قسم الشؤون السكانية في منظمة الامم المتحدة قدر تعداد السكان بـ ٦٫٥ مليارات نسمة في نهاية القرن اعتمادا على نظرية افترضت أن نسبة الولادات ستتراجع مع الوقت، في بطء انما في شكل منتظم. لكن ماذا لو استمرت النسبة الحالية للنمو السكاني ؟ كل التقديرات تؤكد اننا سنصل ، عندئذ ، الى ٧٫٨ مليارات نسمة في نهاية القرن .

سرعة تكاثر السكان

في تقرير منظمة العمل الدولية ملاحظة مهمة ، وهي أن الزيادة في عدد السكان أسرع في المدن منها في المناطق، خصوصا بسبب النزوح من الارياف ، وهي أسرع في البلدان الاقل نموا منها في البلدان الصناعية . وفي تقدير بعض الخبراء انه من الآن الى سنة ٢٠٠٠ سيقفز عدد سكان المدن في العالم عموما من ١٣٥٠ مليونا الى ٣٣٥٠ مليونا ، وفي المناطق الاقل نموا سواء المدن منها أم الارياف من ٢٥٠٠ مليون الى ٥١٠٠ مليون ، وفي المناطق المتقدمة من ١١٠٠ مليون الى ١٤٥٠ مليون نسمة فقط .

والذي يبدو اكثر مأساوية ، ان كثيرا من المشكلات السكانية تتضاعف مرة كل عشر سنين، ولا مفر من هذه الزيادة لاسباب ركيسة ثلاثة !

نهاية القرن : ٦ او ٧ وربما ٨ مليارات ١٠٠

أولا : مساهمة مواليد السنوات السابقة في الاكثار من عدد الشبان الذين سيصبحون اولياء الجيل الطالع، وطبيعي ان اي بلد فيه كثرة من الشباب ذكورا او اناثا لا بد ان يشهد نسبة من الولادات تفوق نسبة ما في البلدان التي اكثرية سكانها شاخت، مزيد من الاهل، اذا مزيد من الاطفال حتى ولو بقيت النسبة في كل عائلة محدودة .

ثانيا : الاعمار بعدما زادت طولا، ففي الهند حيث كان معدل العمر الوسطي ٢٧ سنة في ١٩٢٠ اصبح ٣٢ سنة في ١٩٤٥ وهو الان ٥٠ . وفي البلدان الاكثر ازدهارا يصل الى ٧٠ سنة والى ٦٠ في اميركا اللاتينية بينما لا يتجاوز الـ ٤٠ في افريقيا الاستوائية . واذا استمرت هذه المعدلات سينمو العالم سكانيا في شكل يجعل كل انسان على الارض يأمل في حياة طويلة .

ثالثا : ارتفاع نسبة الولادات في معظم بلدان العالم ، مع العلم ان التاريخ يشهد بانه ارتفع مستوى العيش كلما انخفضت نسبة الولادات تجاوبا مع ما يتمناه الاهل لانفسهم ولاولادهم . ومن هنا كان التشجيع الرسمي على تحديد النسل في بعض البلدان بأمل التقليل من الولادات في شكل عام من الآن الى نهاية القرن . لكن على رغم هذا التشجيع ، يبقى للسببين الاول والثاني تأثير عميق في تعطيل هذا الاتجاه .

من هنا ان المد السكاني سيستمر بالصعود في سرعة لجيلين على الاقل .

نتائج معقدة

حيال هذه المعطيات الاساسية ما هي نتائج الحاضر ؟

كثيرة ومعقدة، مثلا، في تحليل وضعته منظمة الاغذية والزراعة التابعة للامم المتحدة ، نلاحظ ان البلدان النامية ما تزال متأخرة في سباقها بين انتاج الغذاء ونموها السكاني . ففي حين لم يزد انتاج المواد الغذائية واحدا في المئة عام ١٩٧٣ في المناطق النامية ، زاد عدد السكان في نسبة تحتاج الى زيادة ٤ في المئة من المواد الغذائية لتأمين حاجاتهم الضرورية ، وهذه النسبة لن تتوافر لملايين الناس الذين يعانون سوء التغذية الآن قبل سنة ١٩٨٥ ، علما ان نسبة هؤلاء في العالم الثالث الآن هي ٦ من كل ١٠ . أضافة الى ذلك ، هنالك ٣٠٠ الف طفل يولدون في العالم كل يوم بينما لا يتجاوز عدد الوفيات ١٠٠ الف ، أي ان هنالك يوميا ٢٠٠ الف مولود جديد في حاجة الى تغذية . فلا نستغرب ، اذا ، ان مناطق عدة في العالم تعاني الجوع .

وغير مشكلة الغذاء ، هنالك مشكلة المدارس. ففي تقدير الخبراء انه من الآن الى سنة ١٩٨٥ سيزيد عدد الاولاد الذين دون الـ ١٥ سنة نحو ٤٥٠ مليونا منهم ٤٠٠ مليون في المناطق الفقيرة حيث نسبة الولادات أعلى ما تكون .

وعلى رغم النمو والتطور في مجالات التعليم الابتدائي ، هنالك الى الآن ملايين الاطفال لا يعرفون المدارس وملايين بالكاد يتعلمون بدائية القراءة والكتابة .

وماذا ايضا ؟ ماذا عن المساكن ؟ ماذا عن التقديمات الصحية والخدمات العامة ؟

في العالم الثالث مثلا مطلوب تشييد مليار منزل جديد من الآن الى نهاية القرن ، الا اذا كان في الامكان ابقاء الملايين في العراء . وحده النمو السكاني المتزايد يحتاج الى ٧٠٠ مليون منزل والا ...

والتقديمات الصحية كذلك، وضعها رهيب . ففي تانزانيا ، مثلا، هنالك طبيب واحد لكل ٢٠ الف نسمة في مقابل طبيب واحد لكل ٣٠ ألفا في اندونيسيا ولكل ٤٠ الفا في نيبال ولكل ٦٠ الفا في اليمن ، في حين ان النسبة في البلدان المتقدمة هي طبيب واحد عادة ، لكل الف نسمة.

تبقى الخدمات العامة ، وهذه حالها من سيىء الى أسوأ . يكفي ان عشرات الالوف من النازحين من الارياف يقيمون في ضواحي محيطة بالمدن في ظل ظروف معيشية مأساوية . لا ماء ، لا كهرباء ، لا منشآت صحية ولا اي خدمة اخرى، صحيح ان الحكومات تحاول ، لكن ظروف هؤلاء تجاوزتها من بعيد .

نقص فرص العمل

تضاف الى ذلك كله المشكلة الاقسى والاكثر تعقيدا : النقص في فرص العمل . فمن اين تمكن تغطية هذا النقص ؟

يقول بانتيرمان – ملسون ، الامين التنفيذي لجمعية المستخدمين في غانا ، ان التوسع الاقتصادي ليس كافيا في حد ذاته ، ذلك ان اي برنامج يقصد خلق فرص عمل جديدة يبقى ، مهما يكن طموحا وناجحا ، من دون تأثير في نسبة البطالة اذا استمر عدد العمال يسرع في الزيادة بنسبة تفوق امكانات العمل المتوافرة .

هذا القول ينطبق على واقع الحال الآن ، وربما في حدود ابعد في المستقبل . ففي ١٩٨٥ سيزيد عدد الافراد الذين في سن العمل ٤٢٠ مليونا عما كانوا في ١٩٧٠ ، في افريقيا ستصل زيادتهم الى ٤٢ في المئة وفي اسيا الى ٣٤ في المئة وفي اميركا اللاتينية الى ٤٨ في المئة وفي اوروبا الغربية الى ٩ في المئة .

هذه الارقام تثير مخاوف كثيرة ، خصوصا اذا اخذنا في الاعتبار ما في تقرير منظمة العمل الدولية عن ملاحظات بعثة منها الى احد بلدان اميركا اللاتينية عام ١٩٧٠ تضمنت تحذيرا من انه اذا استمر نمو اليد العاملة على ما هو الآن الى جانب ما هي نسبة فرص العمل حاليا ، فسيقفز عدد العاطلين عن العمل من مليون ونصف مليون الى اربعة ملايين في خلال ١٥ سنة ، كما أن نصف العمال الذين في المدن قد يجدون انفسهم من دون عمل. صحيح ان هنالك الآن ١٠٠ الف فرصة عمل اضافية كل سنة ، لكنها لا تكفي ، اذ ان اليد العاملة تزيد ٢٠٠ الف كل سنة .

هذا الوضع ينطبق على بلدان عدة في آسيا وافريقيا . هذا مع الملاحظة ان توفير فرص العمل في معظم البلدان النامية اسرع منه في البلدان المتقدمة ، لكن النمو السكاني المتزايد، في الاولى، يلغي نتيجة هذا التوفير . يضاف الى ذلك ان ظروف العمل المتدنية في المناطق الريفية وتكاثر افراد العائلة مع بقاء مدخولها على ما هو يزيد في تعقيد المشكلة .

الهوة السحيقة

الى ذلك ، هنالك المداخيل القومية التي تحدد نسب الانفاق وغاياته بقدر ما تميز طريقة العيش ومستوى المعيشة . ففي الامم الاكثر فقرا لا يمكن الدخل ان يستجيب ، في أي حال ، الا لحاجات الانسان الاساسية كالمواد الغذائية ، مثلا ، بينما في الامم الغنية يتجه الانفاق الى الكماليات وما هو اقرب منها ويشغل حيزا مهما في انماط الاستهلاك .

في أي حال ، ومهما يكن من أمر الفارق في المداخيل القومية وفي اختلاف طرق العيش ، تبقى الهوة التي تفصل بين امم غنية وامم فقيرة سحيقة ، وهي عار هذا العصر .

في ضوء هذا الواقع ، يمكن القول ان الانماء وحده هو السبيل الى الانقاذ . لكن ، هنا ايضا ، لا يستطيع الانماء الا ان يواجه مشكلة التزايد السكاني ، تأخذ ، مثلا ، بلدا نسبة الولادات فيه عالية ويريد ان ينمي نفسه .. ماذا تراه يفعل ؟ طبعا سيضطر اولا الى الانفاق في شكل رئيسي على تشييد المدارس والمستشفيات وغيرها مما يحتاج اليه شعب يتزايد . طبعا الانفاق على هكذا مشاريع ضروري من الناحية الاجتماعية ، لكن جني الثمار في هذا المجال يحتاج الى وقت ، في حين أن الانفاق نفسه لو خص بالصناعة والزراعة لساعد في دعم الاقتصاد القومي . ثم ، هنالك مشكلة الحصول على الاموال التي تحتاج اليها المشاريع الانمائية، وأهم ما في هذه المشكلة ان التمويل ان لم يأت من قرض او مساعدة من الخارج فيجب ان يأتي من وفر في العائدات الجارية وهذا ما يصعب تحقيقه ، ذلك ان الحاجات اليومية لعائلة كثيرة العدد ، سواء كانت العائلة بيتا ام مجموع الأمة ، نادرا ما تسمح بمثل هذا الوفر . ولهذه الاسباب غالبا ما تضطر بلدان عدة في العالم الثالث الى اللجوء لمثمرين أجانب او الى عقد قروض دولية تصبح في ما بعد عبئا على الاجيال الآتية .

اذا ، النمو السكاني المتزايد يمثل دورا اساسيا في الحد من الانماء الاقتصادي بطريقتين: فهو من جهة يفرض الانفاق على اغراض اجتماعية اكثر منها اقتصادية ومن جهة اخرى ، وفي حكم هذا الفرض، يحول دون تحريك رأس المال في اتجاه دعم الاقتصاد القومي .

وللنمو السكاني تأثير كبير في هذا المجال ، ليس في البلدان النامية والاقل نموا فحسب ، بل أيضا في بعض بلدان غنية وذات كثافة سكانية عالية . في بريطانيا، مثلا ، هنالك امتصاص للموارد سببه النمو السكاني (من بين كل ٤ منازل تشيد هنالك واحد يمتصه النمو في عدد السكان) ولولا ذلك لكان التثمير خصص بمشاريع اخرى اكثر انماء .

تحديات المستقبل

امام هذه الوقائع مطروحة تحديات تتصل بمشاكل المستقبل وكيفية التصدي لها وحلها ، وهي من نوعين :

أولا : المشاكل الناجمة عن النمو السكاني المتزايد يجب طرحها على مستوى المجتمع وحلها بالانماء الاقتصادي والاجتماعي .

ثانيا : المشاكل التي يمكن أن ترافق الحد من هذا النمو ، وهذه يجب طرحها على مستوى العائلة والتصدي لحلها باعتماد سياسة سكانية بعيدة الافاق .

طبعا ، مثل هذه السياسة السكانية تحتاج الى وقت لكي تعطي نتائجها .. وليست سهلة بالطبع محاولة اقناع العالم بضرورة تحديد النسل . لكن ليس سهلا ، قبل كل شيء ، أن ينفجر العالم بسكانه، ولا هو مقبول أن يغرق الانماء في متاهات مئات الملايين من البشر اللاهثين وراء مدرسة ومستشفى ومأوى يقيهم العراء ناهيك بكسرة من غذاء قلما يجدون .

أقل من مليارين في مطلع القرن ... أربعة مليارات اليوم و٦ الى ٧ و٨ مليارات في نهاية القرن، فكيف بالعقود الآتية ما بعد الالفين ؟

هذا هو الوضع ... وهذه تحديات المستقبل ومن حولها محاولات الى حلول ، فهل يحاول العالم ؟

اعداد : سعيد صعب

زيادات

● بين ١٩٥٠ و١٩٧٠ زاد انتاج المواد الغذائية في العالم الثالث بنسبة ٧٩ في المئة في مقابل نمو سكاني بنسبة ٥٧ في المئة وزادت السلع المصنعة في المدة ذاتها بنسبة ٢٨٥ في المئة أي خمسة أضعاف زيادة عدد السكان .

● في ١٩٥٠ كان عدد الذين يحسنون القراءة والكتابة ممن هم فوق السن ١٥ في العالم كله ٨٠٠ مليون وفي ١٩٧٠ وصل عددهم الى ١٥٠٤ ملايين .

● بين ١٩٦٤ و١٩٧٠ حافظ انتاج المواد الغذائية على مستواه بالنسبة الى النمو السكاني ، ومن بعد بدأ يتعثر تراجعا .

● ٤٠ في المئة من نساء العالم أميات ويجهلن القراءة .

البورصات العالمية واسواق الصرف والمواد الاولية

الذهب يواصل صعوده

مؤشر داوجونز الصناعي في وول ستريت

شباط ١٣ ١٤ ١٥ ١٩

تدني قيمة الدولار هذا الاسبوع جعل الخبراء الماليين يعيدون النظر في ما توقعوه في بداية ازمة النفط عندما قالوا ان الولايات المتحدة قادرة على الصمود امام ارتفاع اسعار النفط اكثر من دول اوروبا الغربية، وتبين في الحقيقة ان العملة الاميركية هي التي تأثرت بالوضع المذكور ، وانخفضت قيمتها ، بينما العملات الاوروبية كالاسترليني والمارك ابدت صمودا نسبيا . ووصل سعر الدولار في فرنكفورت الى ادنى مستوى له منذ بداية السنة ١٩٧٤ فبلغت قيمته ٢٫٦٧ مارك . كما انخفض في باريس الى ٤٫٩٤ فرنكات في السوق التجارية . اما الاسترليني فتحسنت قيمته بالنسبة الى الدولار في نيويورك وراوح بين ٢٫٢٧ و٢٫٢٨ دولار .

بقي الذهب الذي ، على رغم محاولة الولايات المتحدة ابطال دوره النقدي ، ظل يرتفع ويرتفع حتى فاق سعر الاونصة منه في لندن الـ ١٥٠ دولارا .

ويبدو ان وزراء الدول التسع الاعضاء في السوق الاوروبية المشتركة ، والذين اجتمعوا الاثنين والثلثاء في بروكسل لم يتمكنوا من حسم مسألة رفع قيمة الذهب والذي كان قدم وزير الاقتصاد والمال الفرنسي السيد فاليري جيسكار ديستان اقتراحا في شأنها .

توقع استمرار صعود الذهب

ويتوقع الخبراء الماليون ان يصل سعر اونصة الذهب في لندن ، قبل نهاية هذه السنة ، الى ٢٠٠ دولار خصوصا اذا استمرت الدول المنتجة للنفط في شراء الذهب .

ودعا نائب رئيس المصرف الالماني المركزي السيد اوتمار ايمينغر الى اعطاء الذهب دورا ناشطا في عمليات تسديد الحسابات الدولية .

تحسن داو جونز

على صعيد البورصات اعطى التصريح الذي ادلى به في بداية الاسبوع في واشنطن السيد اسماعيل فهمي وزير الخارجية المصري عن « ان لديه اخبارا جيدة سينقلها الى الرئيس نيكسون » املا في ان حل ازمة النفط بات على الابواب فارتفع مؤشر « داوجونز » الصناعي في وول ستريت ١٣ نقطة . لكن المستثمرين في بورصة نيويورك ظلوا حذرين على رغم تسجيل الميزان التجاري الاميركي للفصل الرابع من عام ١٩٧٣ فائضا كبيرا . وبينما ارتفعت اسعار اسهم الكوا وبوينغ وجنرال موتورز انخفضت اسعار اسهم تشيس مانهاتن بنك ودوبون دونمور وحافظت اسهم فورد وجنرال فودز و اي. بي. أم وموبيل اويل وتكساكو ووستنغهاوس على اسعارها .

في لندن ما زالت اسهم مناجم الذهب الاكثر جذبا للمستثمرين بسبب ارتفاع اسعار المعدن الاصفر . وبينما سجلت الاسهم الصناعية وأسهم شركات النفط الاسبوع الماضي خفضا في اسعارها بسبب اضراب عمال المناجم ، عادت وارتفعت هذا الاسبوع على اثر اعلان نتائج استفتاء اظهر ان للمحافظين حظا اكبر من العمال في الفوز في الانتخابات العامة . وبينما ارتفعت اسعار اسهم بوواتر وتشارتر وكورتو ودوبيرز وامبريال كاميكال تدنت اسعار اسهم بريتش بتروليوم وشل وفيكرز .

في باريس كانت البورصة هادئة جدا هذا الاسبوع . وحتى الاسهم التي ارتفعت او انخفضت اسعارها كانت في حدود واحد الى ٢ في المئة . وانخفضت اسعار اسهم المصارف وبريسيل وشنايدر وسيتروين بمعدل واحد في المئة بينما ارتفعت اسعار اسهم روسينيول بواحد في المئة واسهم باير بـ ٢ في المئة .

في اسواق المواد الاولية ما تزال اسعار الفضة في ارتفاع مواكبة لارتفاع اسعار الذهب . ووصل سعر اونصة الفضة في لندن هذا الاسبوع الى ٢٤٣ بنسا . اما القطن فانخفضت اسعاره في نيويورك هذا الاسبوع بعدما اعلن ان المحصول لهذه السنة سيرتفع الى ١٤ مليون طابة .

اخيرا السكر ، وقد وصل سعر الطن منه في لندن الى ٢٤٥ استرلينية . ويعود هذا الارتفاع الى الاسعار المرتفعة التي دفعتها ليبيا وايران حديثا لقاء ما استوردته من سكر ابيض .

كوكب الريس

مؤشر « داو جونز » الصناعي

التاريخ	شباط ١٣	١٤	١٥	١٩
المؤشر	٨٠٦٫٨٧	٨٠٩٫٩٢	٨٢٠٫٣٢	٨١٩٫٥٤

مؤشر « الفاينشال تايمس » الصناعي

التاريخ	شباط ١٣	١٤	١٥	١٨	١٩
المؤشر	٣٠٩٫٦	٣١٧٫١	٣٢٠٫٠	٣١٥٫٢	٣١١٫٣



عدنان، ريّس مينا بيروت




من اليمين : عبد الباسط مكاوي ، فاروق شهاب الدين ، مالك مكاوي وصلاح جميل .

« اللبناني بيفضل الوظيفي ... » .

« سيستا » العمال .



الريس عدنان الطبش .



« البحر مانو مي زرقا وبس . البحر استرليني ودولار » .

حكمة رددها عن خبرة « الريس » عدنان الطبش معلم البحارة في مرفأ بيروت .

هذه الحكمة لا يفهمها الزائر العابر للمرفأ ، اذ تلفته ، قبل كل شيء ، التسمة الحاصلة بين عائلتين بيروتيتين كبيرتين . فالكل يدلسه على مقر كل من البلطجية والمكاوية . وكثيرون يتبرعون بالشرح : البلطجية لشحن البضائع والمكاوية للتفريغ .

ظهر الاثنين الماضي كان رصيف المرفأ هادئا على غير عادته الا من باخرة تجارية راسية بأمان تنتظر من يصعد متنها لتنقله من رصيف الى آخر في هذا الكون الواسع . عمال ينتقلون ببطء يرتاح بعضهم في ظل الباخرة العملاقة . عملهم حفظوه جيدا : نقل البضائع من الباخرة واليها ، ومشاهدة يومية لمناديل بيضاء ملوحة وتعدد عبارات « الحمد لله على السلامة » أو « متل ما ودعتو تلاقو » .

فيلم تعودوا « حضوره » كل يوم .

قرب الرصيف ينام مطعم هو على غير مسماه . فلا طعام يقدم فيه ولا حلوى تنقي الدم . فيه فقط ركاوي قهوة وزجاجات كازوز تتنقل على الصواني . واذا زقزقت عصافير بطن سائح تعب او مسافر مرهق فقد يضطر الى ان يتمشى حتى ساحة البرج . فالمطعم اثري وهو اقرب الى ملتقى القبضايات او « مكتب الرياس » على حد وصف العامل الوحيد في المطعم ، منه الى المطعم .

السائح يستطيع التعويض بشرائه ساعات من المحل المجاور للمطعم الذي يملكه شخص يوناني الاصل افتتحه قبل سبع سنوات . وقد تطور العمل لديه وزاد الاقبال كذلك ، خلال تلك الفترة ، لكن ليس بقدر احلامه وأحلام جاره الجديد بائع الذهب الذي لم يمض على افتتاح محله سوى اسبوعين .

« قش دقون الرياس »

وثمة جار آخر هو الحلاق الرجالي الوحيد على المرفأ وعمله اليومي « قش دقون الرياس » الذين يشكلون اكثرية زبائنه .

هذه المحلات الاربعة هي السوق السياحية اليتيمة في المرفأ . ومع ان العمل التجاري الضخم ، من شحن وتفريغ ، تطور خلال السنين العشر الاخيرة فان المظاهر السياحية في المرفأ لم ترافق هذا التطور .

والحديث عن تطور المرفأ وسير العمل فيه طرح مع فناجين القهوة على طاولة في الباحة الرئيسية للمرفأ وضمت المكاويين عبد الباسط ومالك مكاوي ، وفاروق شهاب الدين وصلاح جميل . وهم يشكلون ، مع غيرهم من ابناء عائلات بيروتية اخرى ، مجلس ادارة شركة التفريغ اللبنانية .

قالوا انهم ورثوا العمل في المرفأ عن اجدادهم وورثوا عنهم ايضا قصة المرفأ . وهذه تبدأ عام ١٩٠٠ حيث كان المرفأ رصيفين فقط يستقبلان المراكب الشراعية بمعدل مركب كل شهر أو شهرين .

وبعد الحرب العالمية الاولى بدات البواخر الصغيرة تتوافد على بيروت بحمولة لا تتعدى الـ ٣٠٠ طن وتفرغ البضائع في مواعين خشبية .

وفي الثلاثينات تطورت التجارة وصار المستورد اللبناني يتعامل مع آلاف الاطنان الامر الذي ادى الى توسيع العمل في المرفأ .

وعام ١٩٤٦ وجد أصحاب المواعين ، وعددهم ٢٠ مالكا لنحو ثلاثين ماعونا ، أن الاتحاد افضل من العمل الفردي فتضامنوا في شركة واحدة لمنع المضاربة اصبحت تعرف بالشركة اللبنانية للتفريغ . وهي استغنت عن مواعين الخشب واحلت مكانها ١٢٠ شالونا تراوح سعتها بين ١٠٠ طن و ٤٠٠ طن .

سألته عن الشالون وماذا تراه يكون . فكان الجواب رحلة في البحر . قائد المركب محي الدين كامل ، يعمل في المرفأ منذ ٣٠ سنة . والريس عدنان الطبش ، ويعمل منذ ١٥ سنة .

داخل البحر كانت ورشة عمل ضخمة تعمل بدقة ، وفيها يتم نقل البضائع عن البواخر الى مسطحات حديدية تدعى شالونات . وهذه تجرها قاطرات الى اليابسة لتكدس عليها البضائع .

انواع البضائع تختلف ، من سيارات اميركية واوروبية الى دواليب كاوتشوك فالى قش افرنجي . وفي المقابل يتم شحن التنك العتيق الى الخارج .

الريس عدنان : « شوفوا التنك العتيق . بيشتروا الاجانب بالبلاش وبيرجعولنا ياه سيارات وماكينات » .

العمال كانوا كخلية نحل ضخمة عددهم يقدره الريس عدنان بالف عامل يومي يراوح اجر الواحد منهم بين ١١ و ١٤ ليرة حسب نوع العمل . ويتضاعف اجر العامل في الليل .

و « هيك » يقول الريس عدنان « بيقدر العامل يطلع اكثر من ٥٠٠ ليرة بالشهر . ومع الاسف كل العمال مش لبنانيين اكثريتهم سوريين وفلسطينيين . لانو اللبناني بيفضل الوظيفي حتى لو كانت بمعاش ٢٠٠ ليرة . مع انو الشغل على البور مربح وفيه لحسة . من هون علبة سردين ومن هونيك علبة لحمة . بيعيش العامل مبسوط » .

ولا ينسى ان يضيف : « حتى ارباب العمل اللبنانيين بيفضلوا يعمروا بنايات على انو يستثمروا البحر . مع انو البحر كلو دولارات وسترليني . بس بدك مخ يشتغل » .

وقال الريس عدنان عن اوضاع العمال انها تحسنت بفضل التأمينات الاجتماعية والصحية والتعويضات . لكن وسائل الوقاية مفقودة تقريبا في المرفأ ، فلا مستوصف ولا مركز اطفاء .

في قلب المرفأ كانت بواخر الشحن الضخمة راسية مع اطقمها . بحارتها ينتقلون بمراكب صغيرة الى الشاطىء للتمويه عن النفس . وفي باخرة كان بحارة مصريون يرتلحون مع نرجيلة وكوب شاي . وعلى السنسول وقف صيادو السمك ينتظرون الصيد الوفير . وفوق رؤوس الجميع كانت تحلق بسلام عصافير اللورنس البيضاء .

مي شاهر